

350.875
084

S C I B
00019912

1

EL TRANSITO TERRESTRE
UNA INCOGNITA EN EL DERECHO COLOMBIANO

ESPERANZA OSORIO VELASCO



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
Facultad de Derecho
Universidad de Cartagena

48155

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

FACULTAD DE DERECHO

CARTAGENA, - 1985

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

Dr. LUIS H. ARRAUT ESQUIVEL	RECTOR
Dr. HERNANDO THORNE CAMPO	SECRETARIO

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS

Dr. FABIO MORON DIAZ	DECANO
Dr. PEDRO MACIA HERNANDEZ	SECRETARIO
Dr. GABRIEL BUSTAMANTE B.	PRESIDENTE HONORARIO
Dr. CARLOS VILLALBA B.	PRESIDENTE DE TESIS
Dr.	PRIMER EXAMINADOR
Dr.	SEGUNDO EXAMINADOR
Dr.	TERCER EXAMINADOR

Cartagena, 13 de diciembre de 1985

3

Doctor

GUILLERMO BAENA PIANETA

Director Centro de Investigaciones
Jurídicas, Facultad de Derecho.

Ciudad.

Estimado doctor;

La estudiante ESPERANZA OSORIO VELASCO, ha presentado para optar el título de abogada de nuestra Universidad el proyecto de tesis intitulada "EL TRANSITO TERRESTRE, UNA INCOGNITA EN EL DERECHO - COLOMBIANO", del cual se me ha solicitado rendir un informe.

Sea lo primero en resaltar la importancia del tema escogido, por lo novedoso no sólo por su contenido, sino porque además, se refiere a un hecho social de frecuentes implicaciones que requieren y exigen una regulación acorde con las circunstancias cambiantes de la actividad del transporte.

El trabajo comienza haciendo un recuento de la historia del automóvil, sus primeros experimentos y el aporte que en su desarrollo hicieron LAVOSSER, DAIMLER y BENZ. Igualmente hace un recuento de las primeras reacciones sociales ante el novedoso acontecimiento, hasta el alcance de su producción en masa.

Otro aspecto importante digno de resaltar es el que hace relación al uso y goce de las vías públicas por este medio de movilización, aspecto éste en que encontramos las implicaciones jurídicas del tema tratado, ya que el progreso urbano y rural, con la apertura y ensanches de nuevas vías de penetración y el crecimiento gigantesco, no sólo en número sino en uso del vehículo por parte del hombre, refuerzan la complejidad e importancia del mismo.

Todo lo anterior supone una reglamentación a uno de los derechos inalienables del hombre como es la libertad de locomoción, tan cara a su propia naturaleza y que el Estado, como expresión de la sociedad jurídicamente organizada, está en la obligación de garantizarle para su propia seguridad y como límite de esa libertad, - expidiendo normas claras y precisas para el buen uso de las vías.

DOCTOR GUILLERMO BAENA PIANETA

Página 2

ASUNTO: Informe sobre proyecto de tesis

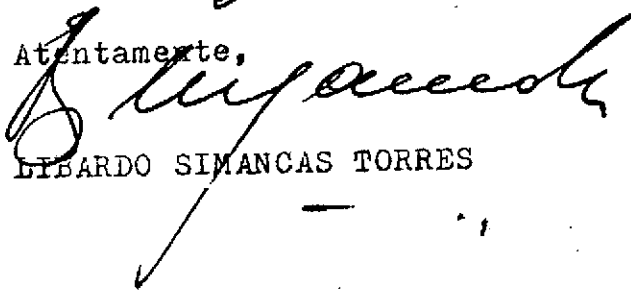
Analiza igualmente la autora, el principio de la responsabilidad, que fluye como consecuencia necesaria de los intereses y actuaciones encontradas en la utilización de las vías públicas por los medios de transporte.

El accidente de trabajo es, desde luego, el hecho céntrico que motiva en gran parte el trabajo que nos ocupa, ya que es el resultado de una serie de factores del cual se desprenden igualmente numerosas y complejas consecuencias, que el Estado debe prever para evitarles y aplicar las sanciones pertinentes, que deben ser ejemplarizantes para crear conciencia de su infracción.

Con relación al accidente de tránsito, se analiza en forma crítica y objetiva, las normas del Código Nacional del Transporte, que permiten resaltar los vacíos de dicha normatividad y consecuentemente la desprotección de los asociados ante este hecho de frecuente ocurrencia, no sólo por lo casuístico de su articulado, sino por el objetivo único y exclusivo que persigue de imponer sanciones irrisorias a sus transgresores. A esta desprotección se suma la no exigibilidad real y efectiva en la institución de los seguros que respondan por los derechos de terceros afectados y el procedimiento dilatado para determinar la responsabilidad civil extracontractual y su consecuente pago, por los daños causados.

Todo los puntos anteriores, tratados por la estudiante ESPERANZA OSORIO VELASCO en su trabajo, ameritan que se le tenga como tesis de grado.

Atentamente,



LIBARDO SIMANCAS TORRES

Señor

JEFE DEL DEPARTAMENTO DE DERECHO ADMINISTRATIVO
La Ciudad.

En mi condición de Primer Examinador del trabajo elaborado por la estudiante ESPERANZA OSORIO VELASCO, titulado "EL TRANSITO TERRESTRE. UNA INCOGNITA EN EL DERECHO COLOMBIANO", con el cual aspira a optar al título de ABOGADO en esta Facultad, me dispongo a rendir a usted el concepto reglamentario, una vez concluida su lectura, lo que hago en los siguientes términos:

La señorita Osorio Velasco realiza un detallado y pormenorizado estudio de aspectos fundamentales del Tránsito Terrestre, haciendo juiciosos comentarios sobre tópicos de gran interés y actualidad del mismo, como su regulación jurídica que acusa protuberantes fallas en nuestro país, las condiciones materiales y técnicas que tienen que ver con su seguridad y eficiencia, las diversas clases de responsabilidad que se derivan de su ejercicio, los accidentes de tránsito, los factores físicos externos, la incidencia del alcohol y las drogas en la producción de dichos accidentes, su producción en las competencias deportivas, los vacíos del actual Código Nacional de Transportes y Tránsito, etc.

Se trata realmente de un tema de gran interés y sobre el cual debe proyectarse diligentemente la regulación del Estado, ya que la actividad del transporte y la del tránsito vehicular presenta en su funcionamiento tal cúmulo de irregularidades, de indisciplina de conductores y peatones, de corruptela en las oficinas encargadas de su organización y del castigo de las infracciones, que creemos no incurrir en exageración cuando afirmamos que este servicio es uno de los más caóticos, carentes de seguridad, abandonado al capricho de los conductores y a la despreocupación de las autoridades que registra el país, con los resultados nocivos en todos los órdenes que son de presumirse.

Nunca será exagerado relieves la frecuencia alarmante de los accidentes de tránsito en las vías públicas y carreteras del país, con

su consiguiente adehala de víctimas y daños materiales, la nociva influencia de autoridades que ejercitan el soborno con la mayor despreocupación, de oficinas públicas donde impera la improvisación, la ignorancia y la parcialidad de sembozada; la inseguridad en las carreteras, el mal estado de las vías públicas frente a la inercia de un Estado absorbido por otras preocupaciones más utilitarias, la necesidad de un estatuto moderno y previsor que cubra los aspectos neralgicos de este vital servicio de la comunidad.

Sobre estos temas diserta la graduanda con propiedad y amplia información, por lo cual estimo que su trabajo cumple acabalidad las exigencias reglamentarias para obtener la consagración académica a que aspira con muy justos títulos.

De usted atentamente.


RODOLFO NIEVES GOMEZ

Primer Examinador

Cartagena, 12 de Diciembre de 1.985.

"LA FACULTAD DE DERECHO NO APRUEBA
NI DESAPRUEBA LOS CONCEPTOS EMI
TIDOS EN ESTA TESIS,TALES CONCEP
TOS SE CONSIDERAN PROPIOS DEL
AUTOR" (ART.83 DEL REGLAMENTO IN
TERNO).

DEDICATORIA

Señor a tí, por la oportunidad que me brindas de serle útil a la humanidad con honestidad y justicia.

A la memoria de mi Padre, quien con su entereza me enseñó el habito de la responsabilidad.

A mi madre, quien con su abnegación, sacrificio y amor me dió el mejor apoyo, para lograr mi meta que hoy culmino.

A Eduardo, colaborador inseparable que compartió mi insomnio, y su animo de cooperación no declinó ante

la ardua tarea de concluir esta
investigación.

Al Instituto Sorelle, forjador de
mis primeras letras.

Al Colegio de La Presentación, al
que siempre considero mi segundo
hogar.

A la Universidad de Cartagena,
claustro de sabiduría, donde mis
maestros, nutrieron con sus enseñan-
zas mis aspiraciones.

Para ellos, mis más sinceros agrade-
cimientos.

ESPERANZA OSORIO VELASCO.

AGRADECIMIENTOS

- A La Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Cartagena.
- A Doctor HERNANDO SARA CASTILLO, Facultad de Ingeniería Civil Universidad de Cartagena.
- A Doctor CARLOS BROCHE GALOFRE, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas Universidad de Cartagena.
- A. Dr. CARLOS VILLALBA BUSTILLO, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas Universidad de Cartagena.
- A Doctora AMELIA GOMEZ DE LOPEZ, Directora de FENALCO.
- A DOCTOR ABEL QUINTANA PEREZ, Compañero de Estudios.

- A COMPAÑIA DE SEGUROS SKANDIA

- A SURAMERICANA DE SEGUROS

- A LA NACIONAL DE SEGUROS

- A COLSEGUROS

- A SEGUROS DE LIMA

- A EL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSPORTE Y
TRANSITO DE BOLIVAR.

- A La Señora AURELIA URRUCHURTU LOPEZ, Secretaria.

- A Ingeniero ALVARO PERAFAN, MINISTERIO DE OBRAS PU
BLICAS DISTRITO CARTAGENA.

- A Ingeniero OSCAR ROMERO.

- A EL INSTITUTO DE TRANSPORTE Y TRANSITO DE BOLIVAR
(INTRA).

ESTA TESIS DE GRADO SE PRESENTA COMO REQUISITO PARCIAL
PARA OPTAR AL TITULO DE ABOGADO EN DERECHO Y CIENCIAS
POLITICAS

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCION	1
1. HISTORIA DEL AUTOMOVIL.	3
1.1 PRIMEROS EXPERIMENTOS.	5
1.2 LA REVOLUCION DE LEVASSOR.	8
1.3 LA LEY DE LA BANDERA ROJA.	11
1.4 PRODUCCION EN MASA.	12
2. DEFINICION Y CLASIFICACION DE LOS VEHI CULO.	15
2.1 DEFINICION.	15
2.2 CLASIFICACION DE LOS VEHICULOS.	20
3. LAS VIAS PUBLICAS.	24
3.1 DERECHO DE USO Y GOCE DE LAS VIAS PUBLI CAS.	24
3.2 CLASIFICACION DE LAS VIAS PUBLICAS PARA EFECTOS DE LA PRELACION EN LOS PERIME TROS URBANOS.	26

	Pág.
3.2.1 Vias Ferreas.	27
3.2.2 Prelación de paso para Autopista.	27
3.2.3 Vias Arterias.	28
3.2.4 Vias Ordinarias.	30
3.2.5 Vias Privadas.	30
3.3 PRELACION EN LOS PERIMETROS RURALES.	30
4. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DEL TRANSITO.	32
4.1 PRINCIPIO DE LEGALIDAD.	32
4.2 PRINCIPIOS DE SEGURIDAD.	33
4.3 PRINCIPIOS DE LIBERTAD DE LOCOMOCION PARA PERSONAS Y VEHICULOS.	35
4.4 PRINCIPIOS DE CONOCIMIENTOS.	36
4.5 PRINCIPIOS DE DEFENSA EN LA INTEGRIDAD CORPORAL (LEGITIMA DEFENSA Y ESTADO DE NECESIDAD).	37
4.6 PRINCIPIO DE CONFIANZA.	38
4.6.1 Principio de Defensa de Integridad Cor poral (Legitima Defensa y Estado de Necesidad).	38
4.7 PRINCIPIO DE SEÑALIZACION.	41
4.8 PRINCIPIO DE IDONEIDAD, APTITUD Y PERI CIA.	43
4.9 PRINCIPIO DE PRUDENCIA.	45

	Pág.
4.10 PRINCIPIO DE RESPONSABILIDAD.	45
4.10.1 Responsabilidad Penal.	46
4.10.2 Responsabilidad Civil.	46
4.10.3 Responsabilidad Comercia.	47
4.10.4 Responsabilidad Administrativa	47
4.10.5 Responsabilidad Contravencional.	48
4.10.6 Principios de Derecho al Uso y Goce de las Vías Públicas.	48
5. EL ACCIDENTE DE TRANSITO	50
5.1 CONCEPTOS	51
5.2 GENERALIDADES DEL ACCIDENTE DE TRAN SITO.	51
5.3 ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL ACCIDENTE DE TRANSITO.	52
5.3.1 La Vías Pública.	52
5.3.2 El Vehiculo.	53
5.3.3 El Hombre.	57
6. FACTORES DETERMINANTES DEL ACCIDENTE DE TRANSITO.	61
6.1 FACTOR HUMANO.	61
6.2 FACTORES ORIGINADOS EN EL VEHICULO.	65
6.3 FACTORES RELATIVOS A LAS VIAS PUBLICAS.	68

	Pág.
por el hecho propio.	94
8.2.3 Responsabilidad Civil Extracontractual de Menores de Edad en la Conducción de Vehiculos.	96
8.2.4 Responsabilidad Civil Extracontractual por el hecho propio del Ebrio.	100
8.3 Responsabilidad Civil Contractual en el accidente de tránsito.	103
9. Aspecto penal, del Accidente de tránsito.	108
10. ACCIDENTES EN COMPETENCIAS AUTOMOVILISTICAS	118
11. COMENTARIOS A LOS FALLOS DEL CODIGO NACIONAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO	122
12. DE LA REVISION DE VEHICULOS Y DEL PAGO DE IMPUESTOS POR RODAMIENTO	131
13. LA ADMINISTRACION PUBLICA Y EL ACCIDENTE DE TRANSITO	136
14. CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DE LAS VIAS PUBLICAS	139
15. ORIGEN DE LOS SEGUROS EN GENERAL	143
15.1 Aparición del Seguro de Automoviles	148
CONCLUSIONES	155

	Pág.
6.3.1 Factor Pendiente.	70
6.3.2 Anchura de la Vía.	71
6.3.3 Factor Ausencia del Sobre Ancho de las Curvas.	72
6.3.4 Factor de Responsabilidad.	74
6.4 FACTORES FISICOS EXTERNOS.	75
7. INCIDENCIAS DEL ALCOHOL Y LAS DROGAS EN EL ACCIDENTE DE TRANSITO.	78
7.1 Incidencias del Alcohol.	78
7.1.1 Determinación del Grado de Alcolema.	82
7.1.2 Responsabilidad Contravencional por Em briaguez.	84
7.1.3 Incidencias de las Drogas.	86
8. RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL ACCIDENTE DE TRANSITO.	88
8.1 DE LAS OBLIGACIONES EN GENERAL	88
8.1.1 Noción de Obligaciones.	88
8.1.2 Elementos de la Obligación.	89
8.1.3 Fuentes de Obligaciones	91
8.2 RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN EL ACCIDENTE DE TRANSITO.	93
8.2.1 Responsabilidad Civil Extracontractual.	93
8.2.2 Responsabilidad Civil Extracontractual	

TABLAS

BIBLIOGRAFIA

ANEXOS

INTRODUCCION

Mi vida había transcurrido hasta entonces como la de cualquier otro de tantos colombianos, en medio de una indiferencia casi total, ante la serie de anormalidades que ocurren en este país, y que por esa manera de ser tan nuestra, apacible en grado sumo, y yo diría que hasta indolente, no había analizado a fondo, hasta el día en que por un absurdo accidente de tránsito, ví a mi familia y a mi propia persona ser víctima de hechos que nos perjudicaron moral y materialmente.

En aquél momento en el cuál desperté a la realidad comprobé cuan indefensos estamos los colombianos ante riesgos vitales y patrimoniales que inconstantemente asumimos a diario, y que dada la frecuencia en que utilizamos el automóvil, no alcanzamos a percibir las posibles consecuencias de su uso.

Cursaba en ese entonces mi cuarto año en la facultad de Derecho, y desde ese momento tomé la decisión de investigar a fondo nuestro sistema de tránsito vigente, con motivo de la monografía que para optar al título de abogado habría de realizar.

Por todo lo anterior, y por qué no, por el gran beneficio que el automovil ha prestado y le seguirá prestando a la humanidad, es por lo que hoy me encuentro finalizando este trabajo, el cual por razones de método he desarrollado en primer término, mediante la historia del automovil y su evolución, para luego entrar al estudio de las vías públicas, los principios fundamentales que informan nuestro sistema de tránsito y la problemática de los accidentes automovilísticos, finalizando con el contrato de Seguros y su aplicación al sistema de transporte y tránsito.

Espero que este modesto trabajo, fruto de la investigación que durante varios años realicé, no solo merezca la aprobación de los profesores que tienen a su cargo la revisión de esta tesis de grado, sino que, en su medida, contribuya a evitar en el futuro percances tan graves como aquél que motivó su realización.

1. HISTORIA DEL AUTOMOVIL

Nadie inventó el automóvil. Al igual que la humanidad, fue el resultado de un proceso evolutivo, sus parientes más cercanos fueron el coche de caballos, al que se montó un motor de vapor, y el triciclo del Siglo XX que no era más que una bicicleta a la que se le había anadido una tercera rueda que le prestaba seguridad. Del mismo modo que los antepasados perdieron el aspecto de mono, el automóvil fue perdiendo el del primitivo coche de caballo.

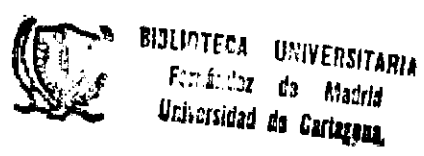
En la forma del automóvil ha influido un sinfín de factores. En ella han intervenido ingenieros, artistas y políticos, movidos por las matemáticas, la estética o el deber. Pocos de los que intervinieron en el nacimiento del automóvil hubieran podido imaginar lo que sus esfuerzos conseguirían al cabo de ochenta años.

Desde los tiempos de los experimentos desorganizados de un grupo reducido de inventores hasta nuestros dias, el automóvil ha dado nueva forma a la sociedad. De ser un lujoso capricho, sólo al alcance de los potentados, se ha convertido en una necesidad fundamental para millones de personas.

Ninguno de los pioneros del siglo pasado reconoceria sus toscas creaciones encabezando el árbol genealógico de las modernas berlinas. Los conductores que antaño se sentaban sobre un artefacto mecánico tembloroso, que los agitaba al desplazarse a la vertiginosa velocidad del peatón, ocupan hoy un cómodo comportamiento con calefacción y ventilación, aislado al máximo de cualquier sensación de movimiento.

El antecedente del automóvil actual consistió en el motor de combustión interna (explosión), cuyo primer modelo práctico fue construido en 1860 por un inventor Belga, de fértil imaginación llamado ETIENNE LENOIR.

Desde aquel momento los fundamentos técnicos de diseño del automóvil evolucionaron con gran rapidéz y se establecieron principios que han permanecido inmuta



bles hasta hace pocos años.

1.1 PRIMEROS EXPERIMENTOS.

El nacimiento del automóvil se aproximaba de forma inexorable. Los experimentos aislados, que se estaban llevando a cabo por toda Europa durante las décadas del 1860 y 1870, fueron como antorchas que iluminaron el oscuro campo de la autopropulsión. Uno de los intentos más significativos fue el pequeño vehículo impulsado por un motor de cuatro tiempos, construido en Viena por SIEGFRIED MARKUS en el año de 1874. Los motores de vapor quemaban su combustible fuera de los cilindros y fueron los que prepararon el terreno para los motores de combustión interna, que quemaban una mezcla de aire y óxido de carbono en el interior de sus cilindros. La primera vez que el ciclo de cuatro tiempos se empleó con éxito fue en 1876, en un motor construido por un Ingeniero Aleman, el Conde NICHOLAS OTTO. En este motor el combustible era comprimido antes de inflamarse, con lo que se obtenía un aumento considerable del rendimiento.

Al utilizar como combustible gasolina en vez de gas, se consiguió que el motor dispusiera de un suministro de carburante independiente; a partir de ese momento, se le pudo convertir en un objeto móvil. Lo único que faltaba para que surgiera el automóvil era la agrupación de todos sus componentes; los héroes del automóvil fueron los hombres que consiguieron esto. Los primeros fueron CARL BENZ Y GOTTLIEB DAIMLER, que trabajaron cada uno por su cuenta.

DAIMLER, nació en Alemania en el año de 1834, en 1882 abrió su propio taller, cerca de Stuttgart. Allí se le unió WILHELM MAYBACH, otro experto formado en los talleres de OTTO. Ese mismo año funcionó el primer motor DAIMLER-MAYBACH. En comparación con el motor fabricado por OTTO, que funcionaba a 200 r.p.m., el DAIMLER-MAYBACH era un motor ligero y de alta velocidad, que alcanzaba más de 900 r.p.m., fue instalado en un coche corriente de caballo al que se le habían quitado las lanzas. Los motores DAIMLER eran objeto de un continuo perfeccionamiento. Del cilindro único se pasó al motor de dos cilindros en V, alimentado por un carburador revolucionario diseñado por MAYBACH. Resulta sorprendente que un ingeniero tan avanzado como

DAIMLER fuera sin embargo partidario del primitivo sistema de encendido mediante un tubo caliente, con el cual el combustible se inflamaba por efecto de un pequeño tubo de platino, que se introducía en la parte superior del cilindro y que se mantenía al rojo vivo con la ayuda de un mechero colocado en el otro extremo. Benz que era un mecánico menos emprendedor, utilizó el sistema de encendido por bujías, más adelante tomó la determinación de construir un vehículo autopropulsado. Ideó un motor de cuatro tiempos y lo instaló en la parte superior de un triciclo.

En 1886, DAIMLER había contruido un vehículo de cuatro (4) ruedas, al año siguiente, BENZ, el externo hombre de negocios, empezó a vender sus triciclos, colocando así los primeros coches, rugientes y estruendosos, en manos de una sociedad a la que habrían de revolucionar. Entre tanto, DAIMLER daba al mundo el temerario motor que lo impulsaría hasta traspasar los umbrales del Siglo XX.

Un Abogado llamado EDOUARD SERAZIN, quien había hecho gran amistad con DAIMLER, este Abogado había adquirido notoriedad clasificando las reclamaciones de inven

tores rivales, motivadas por las constantes innovaciones que surgían en aquella época. Fue SARAZIN quien dió a conocer el motor DAIMLER, a los Franceses EMILE LEVASSOR y RENE PANHARD.

SARAZIN, poseía la patente Francesa de dicho motor y pidió a LEVASSOR que los construyera. Las Leyes Francesas disponían que los motores debían ser fabricados en Francia y no ensamblados con piezas importadas de STUTTGART. Los automoviles de hoy tomaron forma en los talleres de PANHARD y LEVASSOR. Su primer modelo apareció en el año 1890 y tenía el motor montado en el centro del chasis. Al año siguiente contruyeron otro vehiculo, esta vez con el motor en la parte delantera, protegido de las nubes de polvo y barro que se elevaban de una carreteras no mejores que camino de bueyes. En su nueva posición, el motor impuso las normas mecánicas que habrían de regir durante setenta años.

1.2 LA REVOLUCION DE LEVASSOR.

La aportación de LEVASSOR a la evolución del automóvil

fue decisiva. Dio al traste con la transmisión por correas y la sustituyó por el embrague y la caja de cambios; estableció el sistema de motor delantero y tracción trasera, y fue el primer diseñador que concibió el automóvil como conjunto singular de piezas y no simplemente como un triciclo motorizado o un carruaje sin caballos. Este criterio le impulsó a fabricar automóviles dignos de confianza y, al mismo tiempo, de técnica avanzada. Otro de los legados de LEVASSOR, al automovilismo fue un radiador de conductos recubiertos con aletas de refrigeración, que consistía en un paquete de tuberías colocadas delante del motor.

A la muerte de LEVASSOR, en 1897, el automóvil había adquirido identidad propia. Los cilindros del motor se colocaban ya uno tras otro en vez de en V, disposición adoptada al principio.

Desde aquel momento, el diseñador que quiera mayor potencia sólo tenía que añadir más cilindros. En 1902, GASMOBILE en América, BOULET en Francia y SPYKER en Holanda, habían realizado experimentos con seis cilindros y, al año siguiente, la Compañía Británica NAPIER inició la producción de un seis (6) cilindros en li

nea.

Aunque el automóvil había nacido en Alemania y se había cultivado en Francia, tanto los Estados Unidos como Gran Bretaña, construían automóviles antes de que finalizara el Siglo XIX.

El primer auto que consiguieron los Americanos, el DURYEA, rodó en 1893. En Gran Bretaña, las autoridades se obstinaban en que el procedimiento apropiado de efectuar el transporte era sobre cuatro (4) patas y no sobre cuatro (4) ruedas. Por consiguiente, el automóvil fue proscrito por la Ley, y el Canal de la Mancha señaló límites de las innovaciones por lo a automóviles de motor se refiere. Hasta 1896, los pioneros del automovilismo se localizaron al este de CALAIS.

La situación quedó resumida en un informe presentado a la Comisión Real sobre Coches de Motor en 1905, por el Escribano Mayor del Consejo de Gobierno Municipal: "Antes de 1896, los coches de motor prácticamente no podían utilizarse en las carreras de este país", reconocía.

1.3 LA LEY DE LA BANDERA ROJA.

Esta Ley fue redactada para permitir que las locomotoras de vapor circularan por el país a paso de tortuga, pero no los vehiculos automóviles ligeros. La Ley de las locomotoras de 1865 imponian un limite general de velocidad de 6 km/hora en todo el país, excepto en las ciudades y los pueblos, donde la restricción era 3 km/hora. Para resaltar el hecho de que los automovilistas eran peligrosos, sus vehiculos tenian que ir precedidos por un hombre a pie, portador de una bandera roja.

La bandera roja duró hasta 1878, aunque los 18 años siguientes, la Ley exigió que, "Mientras la locomotora esté en movimiento alguien la precederá, a pie, en 18 metros como mínimo y ayudará, en caso necesario, a los caballos y carruajes espantados y volcados por los mismos al cruzarse con ella".

Sin embargo, la bandera roja siguio siendo el símbolo de la opresión del automovilista. Cuando en 1896 se efectuó el primer recorrido entre Londres y Brighton, para celebrar el abandono del Lacayo de a pie y la

elevación del límite de velocidad hasta el máximo vertiginoso de 20 km/hora se rasgó ceremoniosamente un trozo de tela encarnada.

1.4 PRODUCCION EN MASA.

Los primeros años del automóvil se caracterizan por el creciente interés despertado en el público por el nuevo medio de transporte; interés que hace derogar las leyes de tránsito que países Europeos como: Alemania y Francia habían dictado, las cuáles limitaban la circulación por las carreteras a velocidades de 7 km/hora. Se crean competencias de velocidades y distancias, que al institucionalizarse contribuyen al perfeccionamiento de motores y diseños.

Al introducirse el uso de la llanta neumática y al desarrollarse la industria de acero permitieron la fabricación de vehículos más fuertes y livianos y entra el automóvil en la edad de la automatización.

La producción en masa de automóviles comenzó en 1902 en Alemania, y al año siguiente HENRY FORD inicio en

Estados Unidos la producción de su famoso automóvil. La característica principal de este medio de fabricación es la producción de gran cantidad de unidades a bajo precio; y esta particularidad, en un mundo industrializado donde el trabajador había adquirido medios de subsistencia y ahorros, hizo brotar automóviles como hongos a todo lo largo de las calles de las ciudades y de los caminos de los Estados Unidos y de Europa.

La primera guerra mundial puso a prueba la producción en masa al exigir la creación de nuevos modelos (camiones, ambulancias, camiones orugas), sin paralizar la fabricación del automóvil convencional y fué así como las fabricas de automóvil de América y Europa al competir en funcionalidad y cantidades crecientes, desarrollaron una industria asombrosa que hizo, que de la noche a la mañana surgiera, paralela otra industria multimillonaria: La industria del Petroleo.

Al introducirse el uso de la llanta neumática y al desarrollarse la industria del acero permitieron la fabricación de vehiculos más fuertes y livianos y entra el automóvil en la edad de la automatización permitien

do la utilización de la cinta de montaje que convierte a toda la fabrica en una unidad organizada y exacta que permite el montaje o ensamblaje de muchas unidades en un tiempo minimo.

2. DEFINICION Y CLASIFICACION DE LOS VEHICULOS

2.1 DEFINICION.

No existe en el Código Nacional de Transporte Terrestre una definición de lo que es, o puede entenderse por vehículo, como tampoco una clasificación sistemática de los mismos, como si existen en otras Legislaciones como en la Italiana, Estados Unidos y otras.

Por ejemplo el CODIGO DE LA STRADA, de Italia dice: "Se entiende por vehículo las máquinas guiadas por el hombre y que circulan por las diferentes vías, excluidas las desprovistas de motor para uso de niños o de inválidos" como vemos en la definición transcrita caben no solo los vehículos automotores, sino también aquellos tirados por animales, así como también los impulsados o empujados por el hombre, que no sean de aquellos. "Para uso de niños o de inválidos". Para

lograr una definición del término VEHICULO tenemos que remitirnos al Código Civil Colombiano, en su Artículo 654, cuando dice: "Las cosas corporales se dividen en muebles e inmuebles". A su vez el Artículo 655 del mismo Código dice: "Muebles son las que pueden transportarse de un lugar a otro, sea moviéndose ellas en si misma, como los animales (que por eso se llaman semovientes), sea que solo se muevan por una fuerza externa como las cosas inanimadas".

"Exceptuándose las que siendo muebles por naturaleza se reputan inmuebles por su destino", según el Artículo 658.

Algunos tratadistas, han dicho que la anterior clasificación se ha tornado antigua, debido al desarrollo y progreso humano, ya que actualmente hay múltiples maquinarias que no pueden incluirse en la anterior clasificación del Código Civil Colombiano; podemos ver el caso de los proyectiles teledirigidos por un cerebro electrónico, los Robots automáticos, algunos vehículos automotores y múltiples maquinarias que no pueden y a pesar de ser cosas corporales no encajan dentro del Artículo 655 del Código Civil Colombiano.

En el caso de los vehiculos automotores, estos no pueden ser Semovientes; por cuanto que no pueden moverse a si mismo, sino que requieren de una voluntad externa que los guie, como es el hombre, tampoco pueden ser cosas inanimadas, por no ser una Fuerza Externa, la que los mueve, sino una fuerza interna la que los impulsa, (el motor de explosión, el motor eléctrico etc.).

Para obviar el vacio en el campo civil, hay que partir de una ficción de que todo vehiculo, en cualquier momento, llegando el caso puede ser movido por una fuerza externa al mismo, siendo en consecuencia una una Cosa Mueble Inanimada.

En nuestro Código Civil Colombiano, no aparece en ningún Artículo una definición de lo correspondiente a lo que es un VEHICULO, por tanto es sumamente importante recurrir a otros ordenamientos Jurídicos Nacionales. Es así como encontramos en el Código de Aduanas (Ley 79 de 1931) en su Artículo 2 Inciso 2, una definición de Vehiculo.

"La palabra Vehiculo comprende toda clase de carros o

demás aparatos que se usen o puedan usarse como medio de transporte por tierra. También comprende toda clase de animales empleados por el mismo fin, como las bestias de carga y sus arreos".

De lo expuesto anteriormente podemos decir que vehículo es: Es todo aparato movido por una fuerza interna o externa, que se usa o puede usarse para llevar o transportar de un lugar a otro, por tierra, persona o cosas.

Etimologicamente la palabra vehículo significa: Del Latín Vehiculum derivado de Vehere, llevar a cuestas conducir en carro.

En nuestro Código de Transporte y Transito se utiliza más la palabra vehículo, que la palabra automotor por motivos de orden técnico, por ser más amplia ya que incluye a todos los medios de transporte terrestre, cualquiera que sea la forma de tracción usada.

En razón de la fuerza de tracción usada para movilizar el vehículo, ésta puede ser de origen interno, como en los automotores, las locomotoras, los camiones

etc., en los cuales la fuerza que da el impulso emana del mismo vehiculo y es generada por un motor de explosión eléctrico o de vapor. También puede ser de origen externo, como la tracción telurica o biológica (por fuerza de gravedad o por el viento).

En cuanto a los agentes que general la fuerza, que moviliza al vehiculo la tracción puede ser: Humana, como en las carretillas de mano, bicicletas, velocipedos etc.

Animal: Para los coches, trineos, zorras carretillas tiradas por bueyes, oerros, caballos etc.

Químico Físico: Motores eléctricos, de explosión, energia atómica.

Fuerzas Teluricas: El viento para trineos de vela en las zonas árticas.

Fuerza de gravedad en el uso de pendientes extensas. Y también terremoto, tromba, rayo, alud, inundación etc., para casos excepcionales, en los cuales pueden poner en movimiento a los vehiculos estacionados en las vias públicas.

2.2 CASIFICACION DE LOS VEHICULOS.

Estos se clasifican así:

- 1. Por razón al servicio a que están destinados
 - a. De servicio público (De transporte de pasajeros - De transporte mixto de carga).
 - b. De servicio particular (Vehiculos de enseñanza - de vehiculos escolares)
 - c. De servicio oficial (Militar, aduanero, polici- civo, de entidades oficiales, bomberos).
 - d. Diplomático
 - e. En demostración
 - f. Agrícolas (tractores, grúas, trilladoras).
 - g. De construcción (cilindradoras, palas, cargado- res, bulldozers etc.)

- h. Deportivos.
 - i. De servicio de urgencia (Ambulatorias).
2. Por la razón de los propietarios de los vehículos así:
- a. Oficiales
 - b. Particulares
 - c. De embajadas y misiones extranjeras.
3. Por razón de la carga que transportan:
- a. De pasajeros
 - b. De carga.
 - c. Mixtos
4. Por razón de la capacidad del automotor:
- a. Pesados: Con un peso superior a las cinco to

meladas (carga útil de tres toneladas más o menos) camiones, buses, troleys.

b. Livianos: Camperos, automóviles, camionetas, microbuses de tres toneladas y más de seiscientos kilos.

c. Menores, de menos de seiscientos kilos. Motonetas, side-cars, motocarros, motocicletas, zorras, coches, bicicletas etc.

5. En atención al régimen aduanero:

a. Extranjeros

b. Nacionalizados

c. De fabricación Nacional

d. Ensamblados en el País.

e. De turismo Internacional

f. En transito.

g. De contrabando.

3. LAS VIAS PUBLICAS

3.1 DERECHO DE USO Y GOCE DE LAS VIAS PUBLICAS.

El derecho de circulación, uso y goce de las vías públicas, aparece expresamente consagrado en el Artículo 678 del Código Civil Colombiano, cuando dice:

"El uso y goce que para el tránsito, riego, navegación y cualesquiera otros objetos lícitos, corresponden a los particulares en las calles, plazas, puentes y caminos públicos, en ríos y lagos, y generalmente en todos los bienes de la unión de uso público, estarán sujetos a las disposiciones de este Código y a las demás que sobre la materia contengan las Leyes".

Como podemos anotar la Ley otorga a los particulares este especial derecho de uso y goce de las vías públicas para su seguridad y comodidad, este derecho aparece también garantizado especialmente en el Código Na



cional de Transporte y Transito Terrestre en el Artículo Primero: "Las normas del presente Código rigen en todo el territorio Nacional y regulan la circulación de los peatones, animales y vehiculos por las vías públicas y por las vías privadas que esten abiertas al público. El tránsito terrestre de personas, animales y vehiculos por las vías de uso público es libre, pero esta sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades, para garantia de la seguridad y comodidad de las habitantes".

Cuando el Código de Transporte y Transito Terrestre habla de vías públicas se entiende por aquellas vías que tienen libre acceso para vehiculos, peatones, animales y que el Estado mediante sus normas garantiza la Seguridad y la Salubridad Pública.

En desarrollo de lo preceptuado en los artículos 16, 20, 32, 39 de la Constitución Nacional correspondiente al Título Tercero "De Los Derechos Civiles y Garantias Sociales", se han establecido dos clases de limitaciones al derecho de los habitantes para usar y gozar las vías públicas, a saber:

- Las restricciones encaminadas a garantizar la máxima seguridad en el uso y goce de las vías públicas por parte de vehículos, peatones, usuarios, animales, etc.

- Las limitaciones y restricciones tendientes a garantizar la salubridad e higiene para los usuarios de las vías públicas previstas en algunos Artículos del Código Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre.

3.2 CLASIFICACION DE LAS VIAS PUBLICAS PARA EFECTOS DE LA PRELACION EN LOS PERIMETROS URBANOS.

Las vías públicas se clasifican en urbanas y rurales, según la zona o perímetro donde se encuentran ubicadas.

Para determinar la prelación de paso y el uso de las vías públicas las zonas de los perímetros urbanos están sujetas a la siguiente clasificación jerárquica:

3.2.1 Vías Férreas.

Son aquellas por donde se desplazan trenes, locomotoras, autoferros y similares.

3.2.2 Prelación de Paso para Autopistas.

Se entiende aquella prelación del paso según lo preceptuado en el Código de Transporte y Transito Terrestre en su Artículo 127 en el cual deben detener los vehículos la marcha al llegar a un cruce, teniendo en cuenta todas las precauciones.

Se entiende por Autopista la vía especialmente concebida y construida para la circulación de automóviles en forma masiva a alta velocidad y a la cual no tienen salida los predios colindantes.

La Autopista se caracteriza porque consta de dos (2) o mas calzadas que están separadas por una franja de terreno central no destinada a la circulación, y que se denomina Zona Verde Medianera, separador central o por cualquier otro objeto medianero similar.

Las autopistas no deben cruzar a nivel ninguna otra vía pública, con excepción de la vía ferrea (y esto exclusivamente para Colombia, por cuanto a nivel internacional, una autopista jamás es cruzada por vía ferrea o de tranvia al mismo nivel, en razón de que los cruces se franquean por viaducto, tunel o puente) y no están sujetas a ninguna servidumbre de pago.

3.2.3 Vías Arterias.

Según el Artículo 2 del Código Nacional de Transporte y Transito Terrestre, las define de la siguiente manera: "Las vías principales del sistema vial dentro de un perimetro urbano".

El Artículo 110 del mismo Código hace una clasificación para poder determinar la prelación de vías primero en el perimetro urbano en la siguiente forma:

- Vías Ferreas

- Autopistas

- Vías Arterias
- Vías Principales
- Vías Ordinarias
- Vías Privadas.

La definición anterior se presta para confusión, ya que en el Artículo 2 del Código Nacional de Transporte y Transito Terrestre, dice que la vía Arteria es una vía Principal y en el Artículo 110 del mismo Código en orden de prelación la vía Arteria primero que la vía principal. Luego entonces no esta clara la definición de una y otra vía, para nuestra manera de ver el orden de prelación de la vía la da es el flujo vehicular que en momento dado puede haber en una u otra vía, o podria darse el caso que haya sido señalizada y demarcada por autoridad competente mediante una resolución al INTRA y aprobada por esta Entidad.

3.2.4 Vías Ordinarias.

Son aquellas que se caracterizan por tener una sola calzada (de uno o dos carriles), con circulación de vehiculos en una sola dirección.

3.2.5 Vías Privadas.

Se denominan así las construidas en terrenos privados por los particulares, pero abiertas al uso público; en la escala de prelación ocupa el último lugar.

3.3 LA PRELACION EN LOS PERIMETROS RURALES.

En zonas rurales para efectos de prelación la clasificación es la siguiente: En orden descendente es.

- Vías Ferreas
- Autopistas
- Carreteras.

- Caminos Carreteables

- Vías Privadas.

4. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DEL TRANSITO

Estos principios están dado con base en la circulación de vehiculos, peatones y animales que están sujetos a normas expedidas por autoridades competentes, en el caso de nuestro País del Instituto Nacional de Transporte cuyos principios son de caracter universal y se hallan consignados en la Constitución Nacional y en el Código Nacional de Transporte y Transito Terrestre. Los principios son los siguientes:

4.1 PRINCIPIO DE LEGALIDAD.

"Artículo 2 Constitución Nacional": La soberanía resi de esencial y exclusivamente en la Nación y de ella emanan los poderes públicos, que se ejercerán en los terminos que esta Constitución establece".

Está contenida implícitamente en la Constitución Nacional el poder ejercido por las ramas Ejecutiva, Legislativa y Jurisdiccional.

Preceptuando así que nadie puede ser condenado por infracciones a las normas de tránsito, si el hecho no ha sido declarado previamente como sancionable por la Ley, ni tampoco podrá ser sometido a sanciones que no hayan sido establecidas en forma exacta y precisa por Ley previa. Significa que las infracciones a las normas de tránsito deben estar expresamente descritas y tipificadas en el Código Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre o en las reglamentaciones locales que rigen en cada localidad, para regular el tránsito urbano, son de competencia de la autoridad local, constituida por el Alcalde y el funcionario de Tránsito o el de Obras Públicas, de Planeación etc.

48155

4.2. PRINCIPIOS DE SEGURIDAD.

Artículo 39, Inciso 2 De la Constitución Nacional.

"Inciso 2. Las autoridades Inspeccionarán las profe

siones y oficios en lo relativo a la moralidad, seguridad y salubridad pública!

Artículo 109 Código Nacional de Transporte y Transito Terrestre: Toda persona que tome parte en el tránsito, como conductor o como peatón, debe comportarse en forma que no incomode, perjudique o afecte a los demás y deberá conocer y cumplir las normas de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que le den las autoridades de tránsito; además observará las señales de control de tránsito que determine el Ministerio de Obras Públicas y coloque la autoridad competente".

En desarrollo de este principio, con relación al Artículo 39 de la Constitución Nacional, las autoridades y los usuarios de las vías públicas están en la obligación de tomar todas las medidas conducentes a garantizar la seguridad y la salubridad pública cuando transitan por las vías, para impedir accidentes y evitar daños.

Este principio de seguridad tiene un doble desarrollo en nuestra Legislación, y comprende:

- a. Las normas encargadas de regular la seguridad, salubridad pública.
- b. Las normas encaminadas a arreglar el funcionamiento y la seguridad de vehículos, conductores, peatones y demás usuarios de las vías públicas, normas estas contenidas en el Código de Transporte y Tránsito Terrestre.

4.3 PRINCIPIO DE LIBERTAD DE LOCOMOCION PARA PERSONAS Y VEHICULOS.

Artículo 1. Inciso 2, del Código Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre.

"El tránsito terrestre de personas, animales y vehículos por las vías de uso público es Libre, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades, para garantía de seguridad y comodidad de los habitantes".

En Colombia como regla general mientras no se afecte la seguridad y la salubridad pública, de acuerdo con

los reglamentos consignados en el Código Nacional de Transporte y Transito Terrestre, les esta permitido transitar libremente por todas las vías públicas. Así como dispone el Artículo 99 del Código Nacional de Policia que consagra la libertad de locomoción cuando indica la forma y manera como deben circular las personas, vehiculo y animales por las vías, para garantizar en especial la seguridad y salubridad pública.

4.4 PRINCIPIO DE CONOCIMIENTO.

Artículo 109. Código Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre.

"Toda persona que tome parte en el tránsito, como conductor o como peatón, debe comportarse en forma que no incomode, perjudique o afecte a los demás, y deberá conocer y cumplir las normas de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que le den las autoridades de tránsito; además observará las señales de control de tránsito que determine el Ministerio de Obras Públicas y coloque la autoridad

competente".

Mediante este principio toda persona que tome parte en el tránsito como conductor o como peatón, deberá conocer y cumplir las normas de tránsito que le sean aplicables, es decir, que para el usuario de las vías públicas se estatuye la carga obligatoria de tener que conocer y cumplir todas las normas de tránsito que en caso concreto sean aplicables. Naturalmente, debe entenderse que se refiere a las normas del tránsito contenidas en el Código de Transporte Terrestre, porque tratándose de reglamentos locales sobre circulación y tránsito en las vías públicas urbanas hay que tenerse en cuenta los Artículos 110 y 113 del mencionado Código pues "La Ignorancia de la Ley no sirve de Excusa".

4.5 PRINCIPIO DE DEFENSA EN LA INTEGRIDAD CORPORAL (LEGITIMA DEFENSA Y ESTADO DE NECESIDAD).

Este es un principio de carácter universal, ya que nadie está obligado a correr riesgos o peligros que pueden comprometer la integridad física y mental cuando

se realiza un acto lícito o reglamentario, teniéndose en cuenta que se realizó con la diligencia y el cuidado que tal actividad demanda.

Artículo 29. Código de Procedimiento Civil: Causales de Justificación del Hecho".

"Inciso 4: Por la necesidad de defender un derecho propio o ajeno contra injusta agresión, actual o inminente, siempre que la defensa sea proporcional a la agresión".

4.6 PRINCIPIO DE CONFIANZA.

Se presume la legítima defensa en quien rechaza al extraño que indebidamente, intente penetrar o haya penetrado a su habitación o dependencia inmediata cualquiera sea el daño que le ocasione".

4.6.1 Principio de Defensa en la Integridad Corporal (Legítima Defensa y Estado de Necesidad).

La legítima defensa y el estado de necesidad se dan con algunas frecuencia mediando un accidente de tránsito. El estado de necesidad es mas frecuente que la legítima defensa, puesto que los conductores se ven precisados a afrontar peligros actuales e inminentes en la vía pública. Sabemos que la necesidad de salvar nuestras vidas o la de terceros no motivan ante el peligro a actuar o reaccionar de modo subito, de por si imprevisibles. Esto quiere decir que en el transcurso normal de la conducción de un vehículo automotor el chofer afronta en la vía la salida de otro conductor de vehículo que puede ser carro, moto, bicicleta o un peatón, más específicamente niños que generalmente son imprudentes en las vías. Ante tales circunstancias el conductor evade el peligro con el fin de salvar la vida o el derecho propio o ajeno, y con ocasión de lo anterior causa un accidente de tránsito. En este caso, la responsabilidad del conductor, es ninguna, cuando se establecen los motivos que conllevaron el daño, cual es el estado de necesidad. Cabe preguntarnos de quien es la responsabilidad en cuanto a los daños causados en un accidente de tránsito con motivo de la causa de que estamos hablando? Será del conductor o del peatón o del imprudente que provocó

el estado de necesidad? Nos parece que, basados en el principio de defensa, el conductor que causó los daños no es responsable de los daños materiales o perjuicios, sino el conductor imprudente, es él, quien debe pagar por todos los daños a terceros y a el mismo chofer que ocasionó el daño.

En cuanto a la legítima defensa, que también hace parte del principio de defensa, en la integridad corporal, tenemos que decir algo similar a lo anterior, porque quien conduce, se ve precisado muchas veces a defender su propia vida, sus bienes o su honor, o los de un tercero. Esto le ocurre frecuentemente a los conductores de vehículos de servicio público, como los taxistas y transportadores de carga y de pasajeros, que muchas veces son víctimas de hechos ilícitos: Atracos, asaltos, extorciones.

En sucesos como los anteriormente descritos, por lo general, dentro de la maniobra el conductor en su afán de defenderse ocasiona accidentes, cuando no pierde la vida. Entonces, cabe hacernos la misma pregunta que anteriormente nos hicimos. Es responsable el conductor del vehículo que daña bienes ajenos por motivos de

su defensa? Penalmente podemos decir que no, mientras se demuestre que fue por legítima defensa, pero de los daños materiales debe responder el mismo o su patrón o firma que represente.

Este principio se fundamenta especialmente en que el peatón, usuario, pasajero, conductor de vehículo etc., esté obligado a observar en forma precisa y rigurosa las normas de tránsito contempladas en el Código Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre, reglamentos locales ya que todo individuo en el tránsito debe comportarse y obrar en forma tal que con ello no moleste, incomode, perjudique o afecte a los demás usuarios de las diferentes vías públicas, es decir que no adopte conductas o comportamientos negligentes, descuidados, imprudentes violatorias bajo todo punto de vista de las normas de tránsito.

4.7. PRINCIPIO DE SEÑALIZACION.

El Artículo 6 del Código Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre. "El Ministerio de Obras Públicas dictará las Resoluciones sobre utilización y señalamiento

de carreteras nacionales, en los terminos contemplados en este Estatuto".

Artículo 11 del Código de Transporte y Transito Terrestre. "El Ministerio de Obras Públicas determinará las señales, convenciones y demarcaciones de tránsito por las vías del País y dará instrucciones sobre su interpretación y uso".

Artículo 113 del Código de Transporte y Tránsito Terrestre. "Las autoridades Municipales del tránsito colocarán en las vías urbanas las marcas y señales para estacionamiento, paraderos, cruce de peatones, zonas escolares, zonas de taxi, zonas de cargue y descargue y de más a que haya lugar, de acuerdo con las pautas del Ministerio de Obras Públicas, quien tendrá a su cargo la colocación de las señales en las autopistas y carreteras".

Mediante este principio podemos ver que es función exclusiva del Ministerio de Obras Públicas reglamentar y colocar señales y demarcaciones en los perimetros rurales, lo cual implica una responsabilidad a cargo de la Nación Colombiana, cuando por omisión, descuido o ne

gligencia de los funcionarios de dicho Ministerio en colocar las respectivas señales, se produce el accidente.

Y en cuanto a la señalización de los perimetros urbanos le corresponde a las autoridades Municipales de tránsito en coordinación con las autoridades administrativas del lugar.

4.8 PRINCIPIO DE IDONEIDAD, APTITUD Y PERICIA:

Artículo 18 Código Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre: "Nadie podrá conducir vehículo alguno en el territorio Nacional sin llevar consigo la licencia de conducción correspondiente. Están eximidos del deber de portar la Licencia:

- Los aprendices que conduzcan vehículos automotores acompañados por un instructor autorizado por la autoridad de tránsito.
- Quienes en caso de retención, pérdida u otro motivo justo hayan obtenido de las autoridades de trán

4.9 PRINCIPIO DE PRUDENCIA.

El Artículo 20 de la Constitución Nacional: "Los particulares no son responsables ante las autoridades si no por infracción de la Constitución y de las Leyes.

Este principio tiene su fuente en el anterior artículo, ya que las normas del tránsito exigen a las personas que se comporten en forma atenta, cuidadosa y diligente para evitar accidentes, daños o perjuicios, ya que los conductores deberán ser dueños en todo instante del movimiento de sus vehículos y que estarán obligados a tomar las precauciones medidas y conductas que se consideren necesarios, adecuadas o indispensables para no entorpecer el tráfico, no poner en peligro a los usuarios peatones, pasajeros, animales y demás vehículos que circulan por las vías públicas.

4.10 PRINCIPIO DE RESPONSABILIDAD

Este principio se rige con base en el Artículo 20 de la Constitución Nacional de Colombia, ya que en el caso concreto del tránsito hay lugar a las siguientes

4.9 PRINCIPIO DE PRUDENCIA.

El Artículo 20 de la Constitución Nacional: "Los particulares no son responsables ante las autoridades si no por infracción de la Constitución y de las Leyes.

Este principio tiene su fuente en el anterior artículo, ya que las normas del tránsito exigen a las personas que se comporten en forma atenta, cuidadosa y diligente para evitar accidentes, daños o perjuicios, ya que los conductores deberán ser dueños en todo instante del movimiento de sus vehículos y que estarán obligados a tomar las precauciones medidas y conductas que se consideren necesarios, adecuadas o indispensables para no entorpecer el tráfico, no poner en peligro a los usuarios peatones, pasajeros, animales y demás vehículos que circulan por las vías públicas.

4.10 PRINCIPIO DE RESPONSABILIDAD

Este principio se rige con base en el Artículo 20 de la Constitución Nacional de Colombia, ya que en el caso concreto del tránsito hay lugar a las siguientes

responsabilidades en lo que a un accidente se refiere cuando ocurre en una vía pública.

4.10.1 Responsabilidad Penal.

Por el hecho, acto nocivo o accidente ocasionado mediante dolo o culpa (Código Penal Artículos 35, 36, 37, 38 y 39).

4.10.2 Responsabilidad Civil.

- Responsabilidad Civil Contractual (Artículos 2070 a 2078 del Código Civil, en concordancia con los Artículos: 1494, 1495, 1499, 1502, 1551, 1602, 1604, 1605, 1608, 1610, 1612, 1613, 1614, 1616 del mismo Código).
- Responsabilidad Civil Extracontractual (Reglada por los Artículos: 2341 del Código Civil).
- Responsabilidad por Hecho Propio (Artículos 2347 y 2349 del Código Civil).

- Responsabilidad por el Hecho Ajeno. (Artículos 2347 Código Civil).

- Responsabilidad por Actividades Peligrosas (Artículo 2356 Código Civil).

4.10.3 Responsabilidad Comercial.

Por el cumplimiento del contrato de transporte de pasajeros y de cosas (Artículos: 981, 1003, 1008, 1027, 1028, 1030 y concordantes del Código del Comercio).

4.10.4 Responsabilidad Administrativa.

Por actos o hechos de la administración pública, exigibles conforme a lo preceptuado en los Artículos 67, 68 concordantes del Código Contencioso Administrativo.

4.10.5 Responsabilidad Contravenacional.

Por infracciones al Código Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre (Artículos 175 al 260).

4.10.6 Principios del Derecho al Uso y Goce de las Vías Públicas.

Este principio está consagrado en los Artículos:

- 678 Código Civil: "El uso y goce que para el tránsito, riego, navegación y cualesquiera otro objeto lícito, corresponden a los particulares en las calles, plazas, puentes, y caminos públicos en ríos y lagos, y generalmente en todos los bienes de la unión de uso público, estarán sujetos a las disposiciones de este Código y a las demás que sobre la materia contengan las Leyes".

- Artículo 1005 Código Civil. Inciso Primero: "La municipalidad y cualquier persona del pueblo tendrá en favor de los caminos, plazas u otros lugares de uso público, y para la seguridad de los que transi

tan por ellos, los derechos concedidos a los dueños de heredades o edificios privados".

Este principio se caracteriza porque los particulares, a más de libre tránsito, tienen las vías de uso público los mismos derechos y prerrogativas que los particulares dentro de sus respectivas heredades. Las vías de uso público no están destinadas únicamente al tránsito de peatones, vehículos, y animales, sino que en ella también los particulares pueden desarrollar otro tipo de actividades como son las culturales, políticas, sociales, económicas, teniendo en cuenta que no se afecte la Seguridad y salubridad pública ni lesione los derechos de la comunidad.

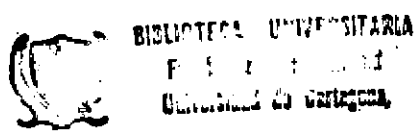
5. EL ACCIDENTE DE TRANSITO

5.1 CONCEPTO.

El termino Accidente proviene del Latin Accidens-tis participio activo de Accidere, caer encima de, sobre venirle, acontecerle. (Accidere es derivado de Cade re, caer). En sentido etimológico, accidente es cambio o modificación imprevista que altera el curso natural de las cosas.

Según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, es: Un suceso eventual que altera el orden regular de las cosas.

Accidente de Tránsito, es pues todo cambio, modificación o alteración ocurrido en las vías públicas, causado por las personas, los animales o las cosas inani



madras, y especialmente por los vehiculos, del cual re
sultan lesiones, daños o perjuicios, a la vida humana
o a los bienes.

5.2 GENERALIDADES DEL ACCIDENTE DE TRANSITO.

El gran aumento del flujo vehicular en nuestras vías
públicas ha hecho que estas se conviertan en sitios
peligrosos, debido en la mayoría de las veces a la ex
cesiva velocidad, al abuso del alcohol por parte de
los conductores, al abuso de la droga y otros factor
res que serian largo de enumerar, pero aún así hoy en
día ha aumentado en un gran porcentaje el numero de
accidentes de tránsito dejando numerosas victimas,
ruinas, dolor y luto dentro de nuestra comunidad con
virtiendose así con la aparición de la motocicleta el
flagelo más grande de la humanidad.

Dentro de nuestro medio no se conocen estadísticas com
pletas de las muertes, heridos ocasionados por los ac
cidentes de tránsito, que con tristeza son numerosos
y más lastimero se hace cuando es por irresponsabili
dad del conductor en el caso del transporte de pasaje

ros que ha sabiendas que es su "modus Vivendi" no somete a el vehiculo a un simple mantenimiento de rutina; y por eso un gran numero de accidentes ocurren por fallas mecánicas.

5.3 ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL ACCIDENTE DE TRANSITO.

En el accidente de tránsito hay una serie de elementos específicos que lo determinan, en caso de faltar alguno ya encajaría en otro tipo de accidente, pero no el de tránsito. Estos elementos son:

- La vía pública.
- El vehiculo.
- El hombre.

5.3.1 La Vía Pública.

La persona que conduce un vehiculo por cualquier vía

pública debe observar, respetar y cumplir con todas las normas de carácter nacional, local, señalización de vías, agentes mecánicos como los semáforos, agentes de tránsito en sus puestos indicados en la ciudad y con todas aquellas normas del Código Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre, evitando así desastres.

Según lo dispuesto en el Artículo 676 del Código Civil "Esta vía pública puede ser particular, pero lo esencial es que el dueño permita su uso público.

En nuestro medio, por regla general, todas las vías (calles, caminos, carreteras, puentes) son bienes de la unión, de uso público, cuyo dominio pertenece al Estado (Artículo 674 del Código Civil).

5.3.2 El Vehículo.

Según la definición de Vehículo del Código de Aduna (Ley 79 de 1931) Artículo 2. Inciso 2: "La palabra vehículo comprende toda clase de carros o demás aparatos que se usen o puedan usarse como medio de transpor

te por tierra. También comprende toda clase de animales empleados con el mismo fin, como las bestias de carga y sus arreos".

El vehiculo cualquiera que sea su forma de movimiento propulsados por motores, de tracción animal, etc., que altere o modifique el normal tránsito o circulación ocasionando colisiones de vehiculos siniestros y el mismo accidente de transito, causando lesiones a las personas, a los vehiculos que se encuentran en la vía pública, a los animales y cosas. Hay que tener en cuenta que puede ser ocasionado el accidente por fuerza mayor, caso fortuito, daño y averias en la calzada.

Hay que hacer una diferencia importancima en lo que se refiere a: Siniestro Automoviliario y Accidente Automoviliario.

En el Siniestro Automoviliario: La amenaza, el peligro es colectivo las perdidas ocasionadas son de gran magnitud. (vidas, bienes).

Para que pueda hablarse de Siniestro es necesario que el peligro sea Inminente siempre hay una violación de

la Ley Penal.

Es posible que se tipifique el delito de Siniestro, que actualmente no está contemplado en el Código Penal vigente. Nos parece que el autor: ALICIA FRANCO DE MORA, en su obra "El Accidente Automoviliario", dá por cierto que por el simple hecho de poner en peligro inminente la vida, bienes de una colectividad se incurre en un delito de peligro que ella denomina: Delito de Siniestro; que se consume según dice el autor: GOMEZ PRADA se consume produciendo una situación de peligro, y que el delito se califica por el daño, la lesión ajenas.

Buscando cuidadosamente en el Código Penal no encontramos en ninguno de sus títulos la tipificación del delito de Siniestro, y sabemos que para que un hecho sea punible debe reunir tres (3) condiciones a saber: Típica, Antijurídica y Culpable. Como no se da el principio de Legalidad ni de Tipicidad, podemos deducir que no existe como delito, el Siniestro. De este modo los atentados en la vida de las personas o de sus bienes, tratándose de Accidente Automoviliario, que en este caso no sería un accidente sino un siniestro, queda des

protegida por no existir una sanción penal para el caso.

La mayoría de los Siniestros en Colombia ocurridos con ocasión del transporte colectivo de pasajeros, quedan impune, o lo que es lo mismo sin ninguna sanción penal como lo habíamos dicho antes. En consecuencia el resarcimiento de los daños y perjuicios se hacen exigibles por la vía civil mediante un proceso ordinario que de por sí es demorado; quedando una expectativa sobre quien tiene la responsabilidad civil de sus diferentes modalidades.

El accidente automoviliario existen unos elementos que diferencian a este del Siniestro automoviliario como son:

- La colectividad no corre peligro, a diferencia del Siniestro en que la colectividad corre un peligro, una amenaza, que debe ser inminente. Además que los bienes puestos en peligro o destruidos no sean de gran valor o estén destinados a satisfacer una necesidad comunitaria.

- En el accidente automoviliario el daño o el peligro pueden haber sido insignificantes sin embargo existir accidente, a diferencia del Siniestro, es requisito esencial que el peligro haya ocurrido sobre bienes muy valiosos, y la magnitud del peligro muy grande.
- Que el peligro no haya sido inminente en el accidente, condición que si se requiere en el Siniestro.
- En el accidente automoviliario se consume casi siempre por incurrir el conductor, la víctima o un tercero en violación de los reglamentos. A diferencia del siniestro que se tiene en cuenta el peligro, y el delito se califica por el daño, la lesión o muerte ocasionada.

5.3.3 El Hombre.

Este es el otro elemento que hace parte de los accidentes automovilísticos. Con los dos (2) elementos anteriores (La vía Pública, el Automóvil) no podemos hablar de accidente automoviliario si no existe una

participación activa del Hombre. Ella puede ser intencional, culposa o con ausencia de culpa. (Por actividad peligrosa o por actos, hecho o conducta de terceros).

El manejo de automoviles, implica riesgos, y de los que se derivan algunas responsabilidades. Estos riesgos son tanto para los peatones, como para conductores y pasajeros. De ahí, que para conducir sea necesario cumplir algunos requisitos importantes, sin los cuales los riesgos de accidentabilidad aumentan.

Al momento de expedir la licencia de conducción, las autoridades del tránsito le practican un examen al futuro conductor, a fin de establecer si este reúne las condiciones mínimas, o es apto para conducir. Entre ellas podemos nombrar las pericia en la conducción, buen conocimiento de las reglas y señales del tránsito, también las aptitudes necesarias que brinden a los asociados seguridades de que el conductor de un vehiculo, sino que establezca que el individuo no sufra alteraciones del caracter, sicosensoriales (ejemplo: falta de audición, defectos agudos visuales) o sicomotores.

Según el Doctor CARLOS ALBERTO OLANO "La seguridad comprende no solo la capacidad o aptitud para conducir el vehiculo (lo cual la sicotecnia permite comprobar) sino la de hacerlo en buenas condiciones de tranquilidad y serenidad, cuyo ambito se escapa a las técnicas de aquellas disciplinas científicas".

A raíz de los continuos accidentes y siniestros automovilisticos por falta de pericia, prudencia y precauciones de los conductores sobre todo de vehiculos pesados (buses, volquetas, mulas tractomulas etc.) y en especial transporte de pasajeros para nuestra manera de ver seria importante que la conducción en nuestro país se profesionalizara para prevenir así que menores de edad conduzcan vehiculos de 10 categoria y categorías inferiores sin ninguna experiencia comprobada.

Tratandose de los vehiculos de servicio público los conductores se les debe exigir condiciones, ya que bajo su responsabilidad está un sinnúmero de personas. Como por ejemplo Profesional del volante, realiza curso dirigido por el INTRA a fin de prepararlos y adiestrarlos en el trato de los pasajeros, mantenimiento del vehiculo y nociones generales de una mecánica bási

ca, además del manejo correcto de las señalizaciones del tránsito.

Una sugerencia importante sería que al profesionalizar se el conductor, quedará registrado de inmediato en las escuelas de manejo propiciadas como decíamos anteriormente, por el INTRA y así aquellos propietarios de Empresas de Transporte de Pasajeros, solicitarán al INTRA el número de conductores que necesitarán para sus vehículos sirviendo a la vez de bolsa de empleo, pues se llevaría un registro a nivel nacional computarizado de los conductores egresados de esos establecimientos, y así se podría llevar un control de las contravenciones, sanciones de sus actuaciones para lograr un control sobre sus actuaciones y poder en un momento dado, sancionarle como cualquier profesional por actos que atentan contra su profesión.

6. FACTORES DETERMINANTES DEL ACCIDENTE DE TRANSITO

Los factores determinantes del accidente de tránsito son:

- Factor Humano
- Factores Originados en el Vehículo.
- Factores Relativos a las Vías Públicas.
- Factores Físicos Externos.
- Concurrencia de Factores.

6.1 FACTOR HUMANO.

El Artículo 109 del Código Nacional de Transporte y

tránsito Terrestre dice: "Toda persona que tome parte en el tránsito, como conductor o como peatón, debe comportarse en forma que no incomode, perjudique o afecte a las demás y deberá conocer y cumplir las normas de tránsito que le sean aplicables, así como observará las señales de control de tránsito que determine el Ministerio de Obras Públicas y coloque la autoridad competente".

Esta pauta de innegable utilidad para el normal desenvolvimiento del tráfico de automóviles y peatones; norma llamada a cumplir un fructuoso ánimo de seguridad del usuario de la vía, no puede encajonar entre sus marcos de conducta ocasionales, muchas veces por actos volitivos que encaminados a producir ciertos efectos, se desencadenan y desembocan produciendo los efectos contrarios.

Es tan compleja la actividad conductora que la atención del sujeto no debe concentrarse solo en la vía; pues la conducción de un vehículo requiere una coordinación de todas las actividades sicomotoras del individuo que se haya al frente del volante. El sujeto debe estar pendiente de como responde el vehículo a los re

querimientos del mando, de la visibilidad reinante; de lo que ocurre a ambos lados de la vía de los vehículos que se acercan de frente, por detrás de su automotor, de las señalizaciones de tránsito de los peatones, de los obstáculos en la vía etc., y sin embargo, esto no es suficiente para lograr un máximo de seguridad.

El artículo 21 del Código Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre, habla del examen de aptitud física que debe comprender:

- Medicina General (sistema óseo muscular y sistema nervioso, clasificación sanguínea, negatividad de reacciones serológicas y abreugrafía de tórax).
- Prueba de agudeza auditiva.
- Prueba de agudeza visual; aunque existen personas que reúnen las condiciones antes mencionadas para la expedición de la licencia de conducción no reúnen aptitudes propias que el trabajo requiere. Así vemos como es de fácil comprender el factor humano en tantos accidentes de tránsito, por falta

o deficiencia de un comportamiento inteligente por parte del conductor del vehículo.

Hay individuos estables prudentes, juiciosos y tranquilos, que reúnen las cualidades para ser un buen conductor de vehículo. A veces suelen presentarse situaciones imprevistas, tanto familiares, económicas, sentimentales etc., que lo hacen en determinado momento o por lapso mas o menos amplio, imidoneos para conducir con la seguridad requerida, pues la intranquilidad del alma refleja en sus actividades motoras que en un momento dado pueden no responder en circunstancias de peligro o que requieran serenidad y calma.

Una manera de reducir los accidentes de tránsito provenientes del factor humano, seria dandole estricto cumplimiento a lo dispuesto en el Artículo 21 antes mencionado del Código Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre. Seguramente que tendremos mejores choferes capaces de enfrentarse a situaciones difíciles, armados de ciertas aptitudes que aunque comunes a un gran porcentaje de la población humana, no es menos cierto, ausente en una gran proporción de personas que para su propia seguridad jamas se les debería expedir una licen

cia de conducción.

6.2 FACTORES ORIGINADOS EN EL VEHICULO.

Como todo artefacto mecánico, para ser puesto en marcha requiere de la actividad del hombre, el vehículo automotor es una máquina compleja, que para cumplir su fin requiere de un mantenimiento meticuloso, pues esta provisto de una serie de organos de mando, dirección que al momento de fallar se expone a un accidente como es por ejemplo el estallido de una llanta, el desprendimiento de las ruedas de su eje, el bloqueo de los frenos, la perdida de la dirección por la ruptura de los dientes del engranaje, etc. Son causa de una variedad de accidentes que en un momento dado el Juez debe analizar o los peritos llamados para ello, pues el conductor suele alegar para justificarse, el caso fortuito o la fuerza mayor, cosa que no siempre se da, pues el daño se debió al desgaste por el prolongado uso y no cabría la exculpación en razón a que el dueño del vehículo está obligado a mantener y conservar su vehículo en óptimas condiciones mecánicas, efectuando cambios de las piezas desgastadas, Cabe decir

lo expuesto por el Doctor MIGUEL LOPEZ MUÑIZ: "En la producción de averías concurren multitud de causas y de concausas. La primera de ellas es el desgaste natural producido por el uso, pero a esto, que pudiera considerarse como circunstancias lógicas y exculpatoria viene a oponerse la obligación del conductor de revisar cuidadosamente el vehículo, de prever las posibilidades de deficiencias y de corregir las que observa; y junto a la responsabilidad del conductor y del propietario en su caso, se une la de los talleres de reparación que muchas veces actúan sin control, ni garantía de ninguna clase".

Otro aspecto importante al cual no se le da cumplimiento es que los vehículos, especialmente de los que prestan servicios públicos, que son muy viejos, con una antigüedad hasta de veinte (20) años o más, entran en un deterioro tal, que se convierten en estorbos en las vías públicas, por lo tanto las autoridades del tránsito deben prever sus fallas mecánicas, ya que por lo desueto, los respuestos no se consiguen ni en su modelo, como en su marca original. A nuestro juicio estos vehículos modelos superiores a los diez años deben ser recogidos, si sus dueños o sus propietarios no le dan

un mantenimiento o reparación adecuada.

Las autoridades del tránsito en cada localidad deben exigir un rígido cumplimiento a las normas ya existentes:

- Que se exija un completo equipo de carretera, que comprende un conjunto de elementos que debe portarse en el vehículo para garantizar que se puede superar una emergencia en cualquier momento. Este equipo comprende: Dos triángulos reflectivos o señales de peligro (cuarenta centímetros de lado), gato y cruceta, llanta de repuesto (verificar su presión), herramienta básica (pinzas, destornillador, llaves), dos bloques para trancar el vehículo, linterna, extinguidor y botiquín de primeros auxilios.
- Una revisión cada seis (6) meses para mirar el estado mecánico, eléctrico y su estado en general de modo que garantice la seguridad en su circulación por las vías públicas.
- Un control muy rígido en cuanto a vehículos de trans

porte de pasajeros en zona urbana e intermunicipales, en cuanto al número de pasajeros que debe portar.

- Evitar que se coloquen en los buses arandelas, cortinas y demás adornos en la parte delantera del vehículo obstaculizando la visibilidad hacia la vía pública.

6.3 FACTORES RELATIVOS A LAS VIAS PUBLICAS.

Por muy apto e idóneo que sea el conductor y aunque el vehículo se encuentre en perfectas condiciones de funcionamiento y servicio, el conductor muchas veces estará inevitablemente impedido al accidente, por mal diseño, defectuosa construcción, deficiente conservación, fallas en señalización de la vía, etc., en estos casos, la carretera no es el elemento pasivo por sobre el cual ruedan los vehículos, sino el elemento activo y determinante del accidente.

Nuestras carreteras adolecen de graves defectos originados, de una parte en fallas en la concepción y el dise

ño, y de la otra, en su construcción por haberse insertado en el proyecto o en la realización de la obra, curva peraltes, pendientes, cambios de rasante, etc., que violan los principios básicos de la Ingeniería de las vías y de la Ingeniería automotriz, porque toda carretera debe proyectarse y construirse considerando la potencia de los motores, sistemas de dirección, frenos, rodamientos, capacidad de carga, tipos de vehículos, topografía del terreno, clases de suelos, estructura geológica, lo que demanda estudios de factibilidad, conveniencia etc., de tipo complejo, análisis que en nuestro medio no se realizan, y cuando se llevan a cabo no se ponen en vigencia sus conclusiones, porque nuestras vías públicas se construyen teniendo más en cuenta factores de índole político o regional, que de conveniencia técnica.

Factores que van a determinar el mal diseño y defectuosa construcción de las vías públicas:

- Factor Pendiente.
- Factor Anchura de la Vía.
- Ausencia de sobre Anchos en las Curvas.

- Factor de Responsabilidad.

6.3.1 Factor Pendiente.

En ninguna parte del mundo se da el caso Colombiano de carreteras de montañas con pendientes constantes del 12% en trayectos de más de 20 kilómetros (Manizales, Pasto, la Línea), pues según los principios internacionales los vehículos (automotor) están diseñados para ascender o descender por pendientes que tienen un máximo de 8%.

Por motivos regionales (Topografía), económicos y hasta políticos, muchas veces el Ministerio de Obras Públicas, no se ciñe a las reglas internacionales sobre construcción de carreteras, sometiendo a los vehículos a sobre esfuerzo en caja transmisión y motor en los ascensos y a torciones y tensiones al tren delantera, sistema de frenos en descensos no previstos cuando se diseñó el automotor; por ello cuando ocurre un accidente en terreno montañoso muchas veces puede demostrarse que la falla mecánica motivo del accidente se presentó porque el vehículo no estaba calculado pa

ra soportar los sobre esfuerzo tensiones y torciones que demandaba el ascenso o descenso y la vía donde ocurrió el accidente.

Se recomienda que para terreno escarpado la pendiente maxima es del 8% y para terreno montañoso el 7%. El ministerio de obras públicas excede de estos limites omitiendo las garantías de seguridad y comodidad para los usuarios.

6.3.2 Anchura de la Vía.

El Artículo 1. del Decreto 2770 de 1952 dispone:

"La anchura mínima de la zona utilizable para las carreteras nacionales de primera categoría será de 30 metros. Para las carreteras nacionales de segunda categoría la anchura mínima de la zona utilizable será de 24 metros. Para las carreteras nacionales de tercera categoría la anchura mínima de la zona utilizable será de 20 metros".

Desde el punto de vista de transito de peatones, vehiculos y animales se dividen tres fajas:

- Zona pavimentada (Transito de vehiculo).
- La zona llamada Berma (Transito de peatones).
- Zona verde (Estacionamiento de vehiculo y tránsito de animales).

Según las normas internacionales en la mayoría de nuestras carreteras no cumplen con ese mínimo de requisito debido a lo angosto de los carriles se presentan colisiones de vehiculos no dando margen al conductor a la maniobrabilidad para los desperfectos de la vía.

6.3.3 Factor Ausencia de Sobre Ancho en las Curvas.

48155

Para mayor seguridad de vehiculos de gran tamaño, la Ingenieria vial ha impuesto la regla del llamado sobre ancho en las curvas, según el cual, teniendo en cuenta el radio de la curva y el ancho de la vía, la calzada se debe ampliar en su parte interior, conforme a la siguiente regla:

- La calzada de 6 metros de ancho con dos carriles,

61 centimetro.

- La calzada de 6.60 metros de ancho, para dos carriles 91 centimetro.
- La calzada de 7.20 metros de ancho, para dos carriles 1.21 metros.

Al respecto el Ingeniero PABLA EMILIO BRAVO dice:

"Desde luego el sobre ancho en las curvas debe hacerse con base en dos factores esenciales: El ancho del vehículo de diseño y el ancho de la calzada entangente, los cuales regulan la separación lateral entre vehículos. Cuando estos viajan en canales unidireccionales, es decir, en igual sentido, aquella separación puede ser menor que cuando lo hacen en direcciones opuestas, por razón de la dificultad de muchos conductores, en la medida en que aumente su velocidad de marcha. Y esta dificultad es mayor en tránsito nocturno por la influencia de las luces encontradas".¹

¹ PABLO Emilio Bravo. Trazado y Localización de Carreteras, Popayan Universidad del Cauca. 1970. pp. 1071 - 123.

6.3.4 Factor de Responsabilidad.

Según el principio contenido en el Artículo 16 de la Constitución Nacional que dice: "Las autoridades del Tránsito de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia en su vida, honrra y bienes y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del estado y de los particulares".

Es oportuni esclarecer la responsabilidad que le incumbe al estado y a la administración pública cuando el accidente o siniestro en la carretera, puente y calle ha sido ocasionado por derrumbes, alud, inundación o por otras causas imposibles de preveer; presentandose en este evento un caso fortuito con el cual el estado no tiene ninguna participación, como se puede apreciar por las causas de la calamidad; por lo tanto no responde en ninguna forma de los daños sufridos por las victimas que no tienen otro origen que accidentes o fenómenos naturales que siembran el infortunio.

Para demandar el resarcimiento de perjuicio en caso de responsabilidad por parte de la administración pública

el particular deberá acudir a la jurisdicción contencioso administrativa, en acción de plena jurisdicción.

6.4 FACTORES FISICOS EXTERNOS.

Los factores físicos externo como son: La lluvia, la inundaciones, los huracanes, la nieve, los derrumbes, los terremotos, los temblores y especialmente la niebla y el esmog o polvo, son causa eficaz del accidente de tránsito, factores estos que para los efectos jurídicos reciben el nombre de FUERZA MAYOR a excepción del último que por lo general es expulsado de las chimeneas de las Industrias, las cuales responderan por los daños o perjuicios causados, cuando sea este (esmog) el causante de un accidente automovilístico. Logicamente que esta es una cuestión que en la práctica muy poco se aduce para exigir una indegnización, por mediar un accidente de esa clase pero no se descarta que en ciudades industrializadas como Bogotá, Medellín y Cali pueda ocurrir este fenómeno.

Entre nosotros, este problema tiende a agravarse, por que las autoridades sanitarias no han tomado medidas

tendientes a impedir la contaminación del aire, mediante las partículas de combustión, o transformaciones físicas o químicas, sean arrojadas al espacio por la chimenea de las fabricas.

En cuanto a la niebla es uno de los peores enemigos de los conductores sobre todo si se trata de niebla muy densa y si el vehiculo no esta provisto de rompenieblas o lamparas halogenas, pues el conductor estaria conduciendo practicamente a ciegas, siendo muy probable la colisión con otro vehiculo sobre todo cuando se trata de carretera de montaña.

En nuestro Código Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre, hay una gran falla normativa respecto a las normas que deben regular la circulación de vehiculos bajo la niebla, pues algunos Artículos hablan solamente del limpia brizas, parabrizas, y la prohibición de adelantar otro vehiculo cuando la visibilidad sea desfavorable, pues es casi imposible responsabilizar a un conductor que hubiese causado un accidente al momento de conducir el vehiculo en deficientes condiciones de visibilidad por niebla. Ya que es uno de los más complicados de investigar pues el Juez tendrá que decretar

Un examen minucioso al conductor en cuanto a sus ojos se refiere pues hay que precisar si padece de ceguera nocturna daltonismo, miopía, presbicia, hipermetropía, astigmatismo, exoftalmía. Además un examen psicopsíquico.

Debera practicarse una inspección judicial en el vehículo para determinarse si tenia sus faros rompedor de nieblas en perfecto estado, los limpiadores del parabrisas, ya que este es un factor que afecta radicalmente la visibilidad y que es una causa eficiente en el accidente.

Las autoridades del tránsito deberan hacerse presente en el lugar de los hechos para determinar lo siguiente: Distancia probable del choque, ancho de la vía, estado del pavimento, posibles obstaculos, tipo de vehículo, señalizaciones, la hora en que ocurrió el accidente si fue de día al amanecer, al atardecer, en horas del crepusculo, en horas de la noche, intensidad de la neblina, si habia lluvia, tormenta, granizo, vientos fuertes y tener en cuenta si el accidente ocurrió en linea recta, curva, u oblicua.

7. INCIDENCIAS DEL ALCOHOL Y LAS DROGAS EN EL ACCIDENTE DE TRANSITO.

7.1 INCIDENCIAS DEL ALCOHOL.

El alcohol desde los tiempos más remotos de la humanidad se viene usando como bebida en sus distintas formas y presentaciones. Se ha encontrado en el una excitante del sistema nervioso que lleva a la euforia cuando la personalidad se encuentra un tanto deprimida, y hay tendencia a la abulia e inanición. Pero en períodos avanzados de la embriaguez, puede haber confusión y pueden llegarse hasta la inconciencia cuando son grandes las dosis ingeridas.

Según las manifestaciones clinicas del alcohol en los conductores el Doctor MARIO ARANGO PALACIO dice: "El

alcohol, incluso en dosis pequeña deprime los centros coordinadores del cerebro y retarda sensiblemente la reacciones normales del conductor experto. En consecuencia, a pesar de la lucidez mental aparente y de su habilidad en el volante el conductor que ha ingerido bebidas embriagantes tarda mucho más de lo normal en actuar ante circunstancias imprevistas, lo que es causa constante de numerosos y graves accidentes de transito, hecho que vuelve realmente riesgoso conducir vehiculo despues de haber ingerido licor, es que los trastornos neuromusculares (Como retardo en las reacciones sicomotoras, disminución de la tensión y perturbación de los reflejos con alargamiento de tiempo de reacción), ocurren mucho antes de que aparezcan los sintomas de ebriedad, de modo que ni el conductor ni quienes lo acompañan se dan cuenta del trastorno hasta que irrupe una circunstancia imprevista que demanda de cisión y reacción rápidas de parte del conductor, pero ya entonces estas decisiones y reacciones son imposibles, porque hay alcohol en el organismo asi sea en pequeñas cantidades".²

² MARIO Arango Palacio. Control de Conductores Alcohólicos. Medellín, Minisalud, 1974, pp. 2.

Se ha demostrado clinicamente que el contenido de alcohol en la sangre, produce en la persona las siguientes alteraciones:

- Perdida en el tiempo ante la reacción de un estímulo retardando la ejecución de las maniobras como la de quitar el pie del acelerador y precionar el pedal del freno, o para virar el timon de la dirección.
- Perdida en la habilidad para realizar operaciones que requieren selectividad, coordinación y organización cronologica produciendo hechos violentos en el vehiculo conllevandolo a la rotura de las partes esenciales.
- Manifiesta disminución de los mecanismos de defensa para evación del peligro debido a las alteraciones sensoriales (Pérdida visual, percepción, táptil, auditiva etc.).
- Produce en el individuo deshinibición creando el estado de euforia, es decir libera por completo su personalidad psiquica, nerviosa y moral. Según el

Capítulo 7 del Artículo 252 y siguientes del Código Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre dice:

"La persona que conduzca habiendo ingerido alcohol, será llevado por el agente que comozca del hecho, a la oficina de policía más cercana a examen para establecer el grado de embriaguez en que se encuentra".

El Artículo 253 del Código Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre de Colombia, modificado por el Decreto 2169 de 1970, Artículo 18: "Para determinar el estado de embriaguez, se aplicara de preferencia la clasificación internacional de alcoholimetría de LADDY GIBSON, de acuerdo con los siguientes grados:

Primer Grado de	0.015%	a	0.049%	de alcohol en la sangre.
Segundo Grado de	0.015%	a	0.049%	de alcohol en la sangre.
Tercer Grado de	0.050%	a	0.149%	de alcohol en la sangre.
Cuarto Grado de	0.150%	a	0.299%	de alcohol en la sangre.
Quinto Grado de	0.300%	a	0.399%	de alcohol en la sangre.
Sexto Grado de	0.400%	a	0.600%	de alcohol en la sangre.

Además de esta prueba se podrá emplear el análisis de

sangre o cualquier otro de caracter científico.

El artículo 252 del Código Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre de Colombia, en caso de embriaguez, la pena se determinará teniendo en cuenta el grado de beodez y las circunstancias que han rodeado el hecho y el Artículo 255 del mismo Código dice: "Este mismo procedimiento en los casos en que sea sorprendido un conductor guiando bajo el efecto de drogas o sustancias estupefacientes, alucinógenas o ignóticas".

7.1.1 Determinación del Grado de Alcolemia.

Existen tres sistemas tradicionales para determinar la alcolemia o el grado de alcohol que puede tener el conductor, pasajero o peatones o peaton en su torrente sanguíneo estos sistemas son:

- Análisis del aire expirado.
- Análisis de orina.
- Análisis de sangre.

El análisis de sangre es la prueba técnica por excelencia para determinar la alcolemia en una persona, que se realiza mediante el sistema de NICLOX, que se basa en la oxidación en caliente del alcohol por el bicromato de potasio, en medio sulfurico y en el cambio de coloración de la mezcla, que de amarillo pasa a azul verdoso, por la formación del sulfato de cromo.

Hay elementos que puede influir para la determinación de la alcolemia que entre otros estan:

- La cantidad de alcohol Etilico de algunas bebidas, que varian según se trate de: Cerveza, ron, aguardiente, Whisky, vino, brandy.
- La ingestión de alimentos por el conductor, se ha demostrado que con el estomago vacio, la absorción del alcohol es mucho más rápida que cuando se halla ingerido alimentos, sobre todo si se ha ingerido grasas.
- Los vómitos mediante los cuales la persona afectada, puede eliminar mucho del alcohol ingerido.

- Las condiciones fisiologicas, el peso corporal, los habitos, el trabajo realizado por el conductor despues del accidente y algunos otros factores personales.
- La ingestión simultanea o subsiguiente de drogas que acentuan o atenuan, según el caso, la acción del alcohol Etilico en el organismo, cabe destacar entre otras, la Coramina, la Aspirina, la Cibalgina, la Insulina, la Cortizona etc.
- La respiración de oxigeno puro por un espacio de 10 o más minutos, pudiendo eliminar hasta en un 50% el contenido de alcohol en la sangre.

7.1.2 Responsabilidad Contravencional por Embriaguez.

El Artículo 224 del Código Nacional de Transporte y Transito Terrestre de Colombia dice: "Quien conduzca en estado de embriaguez, estará sujeto a multas de 500 a 2.000.00 Pesos y a suspensión de la licencia de conducción hasta por un año.

"En caso de reincidencia dentro del año posterior, se aumentará la sanción de la mitad a una cuarta parte y se cancelará la licencia de conducción".

Los terminos de las normas anteriores son muy claras, pero en la práctica la investigación falla porque al momento de levantarse el croquis las autoridades se limitan a ello y los infractores aprovechan la ocasión para fugarse. En la mayoría de los casos la prueba de alcolemia no se realiza y si se practica es tardiamen te, cuando los efectos del alcohol en el conductor del vehiculo infractor han pasado. Es necesario que exis ta un mecanismo o medio más eficaz y rápido para no permitir la fuga de los conductores que conducen bajo los efectos del alcohol o las drogas, podria ser que se dotara por parte del Gobierno al Departamento de Transporte y Transito del Laboratorio Moviles con el fin de practicarse la prueba ya sea de alcolemia o so bre dosis de droga en el mismo momento y lugar de los hechos. De este modo seria mas eficaz contrarestar la impunidad de las normas de transporte y transito cualquiera que fuese la causa del accidente automovi listico.



7.1.3 Incidencias de las Drogas.

Poco son los países que en materia de tráfico rodada no considera la conducción bajo los efectos de droga, en nuestro país se regula esta conducta en los Artículos 254, 255 del Código Nacional de Transportes y Tránsito Terrestre de Colombia en general, las Leyes de los diferentes países castigan cada día más severamente la temeridad del conductor que pone en peligro su vida y la de otros usuarios de la vía pública por conducir bajo los efectos de ciertas sustancias que alteran el comportamiento del individuo. En cuanto a los preparados medicamentosos no existe legislación alguna pero casi todos los medicamentos y no solo los narcóticos potentes, representan una amenaza potencial para la capacidad de conducción. Los jarabes contra la tos, los preparados antireumáticos, la insulina para los diabéticos, las tabletas que regulan la tensión arterial y muchas más sustancias contienen ingredientes que pueden afectar el comportamiento del conductor. Los peligros más evidentes se encuentran en dos amplios grupos de medicamentos: El de los estimulantes del sistema nervioso y el de los represores. Los efectos difieren según el medicamento, la dosis de estado físico

y mental incluso el peso, la edad, las personas mayores tienden a reaccionar más a los efectos de estos compuestos que los jóvenes. El conductor se perjudica de tres formas: Por efectos directos, por efectos secundarios, o agravando los efectos del alcohol o de otras sustancias, o por reacciones excesivas a dosis normales o se invierte la dosis del medicamento.

El Código de tránsito y Transporte terrestre, no contempla las minidrogas, que han surgido en nuestros siglos como es el caso de las inhaladas como son la gasolina, el Eter, las lacas para las uñas, los disolventes, los insecticidas, los quita manchas, las pinturas y en fin todo lo que contiene alcohol Butilico acetona tolueno, bencina, en estos eventos quedan sin ninguna clase de sanción ya que son muy usadas por los menores de edad a quienes se les otorga licencias de conducción con el solo lleno de dos requisitos: Permiso autenticado de quien ejerza sobre el la patria potestad o tenga su representación y constituir caución sobre su menoridad.

8. RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL ACCIDENTE DE TRANSITO

8.1 DE LAS OBLIGACIONES EN GENERAL.

8.1.1 Noción de Obligación.

El Doctor ANTONIO DE LA VEGA, en su libro "Bases del Derecho de Obligaciones, en la página 1, define las obligaciones así: "La palabra obligaciones, en sentido lato, denota por lo común las ideas de sujeción, subordinación, o dependencia".

En sentido jurídico se define así: "La obligación es un vínculo jurídico en virtud del cual una persona es sujeta respecto de otra a cumplir una prestación, es decir, a ejecutar un hecho o a practicar una abstención, pudiendo la segunda compararla al cumplimiento de ese acto o de esa omisión".

8.1.2 Elementos de la Obligación.

Los elementos de las obligaciones son tres:

- Sujetos, que son los que pueden exigir el cumplimiento de la obligación; los sujetos pueden ser personas naturales o jurídicas, y generalmente, es obvio, por así decirlo, necesariamente en toda relación jurídica debe haber por lo menos dos sujetos, uno activo y otro pasivo, además también es de anotar, pues que los sujetos, para los efectos de contraer obligaciones deben reunir algunos requisitos, sin los cuales estas no serían conforme a derecho, estarían los o el sujeto expuesto a ser objeto de injusticia o de aprovechamiento, siendo esto motivo, por ejemplo enriquecimiento, sin causa, que es otra fuente de las obligaciones. Estos requisitos o condiciones son: La capacidad, consentimiento, objeto lícito y causa lícita.

- El vínculo es el medio de coerción que ata, que liga, que vincula al sujeto pasivo al activo. El vínculo es de derecho objetivo, el cual se compone de un conjunto de reglas positivas establecidas en

la Ley con el fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones.

- El objeto lo define PLANIOL como "La cosa que puede ser exigida al deudor por el acreedor". También se puede decir que el objeto de una obligación es una prestación la que puede ser positiva o negativa o negativa, las primeras son todas las de hacer, Ejemplo: La obligación de un vendedor entregar el bien vendido, las segundas son todas las de no hacer, Ejemplo: Obligaciones del propietario de un predio sometido a una servidumbre de tránsito.

El objeto requiere de algunas condiciones como la de ser posible, la de ser conforme al derecho y las buenas costumbres, debe tener una manifestación externa. Además el objeto o las prestaciones en que este consiste debe ser determinado o por lo menos determinable y, debe tener un valor económico o por lo menos apreciable en dinero.

8.1.3 Fuentes de las Obligaciones.

El Artículo 1494 del Código Civil, dice: "Las obligaciones nacen, ya del concurso real de las voluntades de dos o más personas como en los contratos o convenciones ya de un hecho voluntario de la persona que obliga, como en la aceptación de una herencia o legado y en todo los cuasicontratos; ya a consecuencia de un hecho que ha inferido daño o injuria a otra persona, como en los delitos, ya por disposición de la Ley, como entre padres y los hijos de familia".

Este Artículo del Código Civil, fue contemplado por el Artículo 34 de la Ley 57 de 1887, que sustituyó al 2302 del Código Civil. En el cual se instituyeron las fuentes tradicionales de las obligaciones, que consagró el Código de NAPOLEON, cuales son: El contrato, el cuasicontrato, el delito, el cuasidelito y la Ley.

Hemos de anotar que estas fuentes tradicionales han sido reagrupadas por la doctrina dentro de otra clasificación más clara o ventajosa, lo que permite un estudio y comprensión de las mismas un poco más comprensible, ateniéndose a sólidos principios jurídicos y de

método.

Es así como luego de serias disquisiciones sobre la materia quedamos en que las fuentes de las obligaciones son:

- Los actos jurídicos, o sea el contrato y en general los que se perfeccionan con base en las manifestaciones o de acuerdo de voluntades que hacen los sujetos de una relación jurídica.
- La responsabilidad civil extracontractual por delito y culpas, que es la fuente que reagrupa lo que sería las obligaciones originadas en hechos ilícitos o culposos cuando no derivan acción penal. El Artículo 2341 del Código Civil dice al respecto: "El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la Ley imponga por la culpa o el delito cometido". Este Artículo es complementado por el Artículo 2356 del mismo Código cuyo tenor es "Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por esta".

8.2 RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN EL ACCIDENTE DE TRANSITO.

Hay lugar a la responsabilidad civil extracontractual en el accidente de transito, cuando entre la persona o persona perjudicada con el accidente y la empresa, el propietario o el conductor del vehiculo accidentado, no se habia establecido ningun vinculo contractual relacionado con el transporte de personas o cosas.

Este tipo de responsabilidades aparece descrita en los Articulos: 2341 al 2360 del Código Civil, en relación con algunos accidentes de tránsito se puede prever algunas alternativas:

8.2.1 Responsabilidad Civil Extracontractual en la llamada.

Explotación de actividades peligrosas, que aparece regulado en el Artículo 2356 del Código Civil claramente podemos observar los elementos que la estructuran:

- Que haya un daño o perjuicio.
- Que dicho daño pueda imputarse a una persona.
- Que la persona imputada lo haya cometido por malicia o negligencia.
- Que se trate de una norma general que recibe el nombre de presunción de responsabilidad.
- Que el agente causante del daño lo haya ocasionado en ejercicio de una actividad peligrosa.
- Que el autor o agente en tales casos este en la obligación de reparar el daño.

8.2.2 Responsabilidad Civil Extracontractual por el Hecho Propio.

El Artículo 2347 del Código Civil dice: "Toda persona es responsable, no solo de sus propias acciones para el efecto de indemnizar el daño, sino del hecho de aquellos que estuvieran en su cuidado".

Este Artículo tiene dos partes muy importante en don de la primera nos esta indicando que civilmente TODA PERSONA, es responsable, tenga o no capacidad para obrar o para comparecer en un juicio, salvo alguna excepción consagrada por la Ley.

La segunda también habrá responsabilidad para efecto de indemnizar los daños del hecho de aquellos que es tuvieren a nuestro cuidado.

Para el efecto de establecer la responsabilidad civil extracontrato, verbigracia, en accidente de tránsito, la Ley establece una presunción de culpa o de responsabilidad, en favor de quien ha sido perjudicado, lo cual, le exime a esta última de probar la responsabilidad, solo tiene que probar la existencia del daño y que este fué ocasionado por el sujeto a quien se le atribuye, el cual al ser demandado solo puede exculparse aduciendo caso fortuito, por culpa de la victoria o de un tercero.

Dice el Doctor DE LA VEGA: "Mientras no pruebe irresponsabilidad, soportará los rigores acusatorias de la presunción y será condenado a reparar los daños".

8.2.3 Responsabilidad Civil Extracontractual, de Menores de edad en la Conducción de Vehículos.

Desafortunadamente el Código Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre de Colombia, Artículo 20; donde se habla de los elementos para obtener la licencia de conducción; en uno de sus Incisos habla de que el menor de edad, para ser más exacto, en el inciso 6., requerirá, además, permiso autenticado de quien ejerza sobre él la patria potestad o tenga su representación y constituir caución durante su minoridad. Consideramos prudente hacer algunas observaciones sobre los menores conductores. Primero que los menores de edad son todos aquellos que no han cumplido 18 años (personas). Para conducir vehículos como bicicletas se requiere un mínimo de 12 años y por supuesto que quien no tenga los 18 años, requiere de la autorización de su representante y prestar caución. El Artículo 22 del mismo Código, exige lo anteriormente expuesto, y dice que para conducir vehículos similares a las bicicletas es necesario llenar los mismos requisitos del Artículo en mención. Entonces tenemos que similares a las bicicletas son: Las motocicletas, los triciclos y de estos los hay con motor o sea que serían tricimotos;

Además es también de anotar que hablando de motos, las hay muchas marcas y de capacidades cilíndricas o mejor cuando de la potencia del motor se trata, esta va desde las aparentemente inofensivas, hasta aquellas motos que se aproximan más a un carro de cuatro ruedas. Es decir, para concretar un poco, las motos las pueden conducir menores de edad, comenzando desde los 12 años siempre que llenen los requisitos legales. Es aquí donde no se precisa que hasta cierto tipo de motos, les sea permitido conducir a los menores de edad, al igual que se exige con los vehículos automotores (automóvil). El Artículo 24 del Código de Transito, exige que sea necesario la edad de 18 años para conducir motocicleta y en el último reglón dice: "El menor de edad deberá prestar caución de cuantía de Diez Mil Pesos". Ahí observamos que, como decíamos antes, el menor puede conducir una motocicleta, que es un vehículo muy similar a la bicicleta, pero, ahí nuestra polémica. A los doce años se puede ser lo suficientemente previsivo como para conducir una moto, teniendo en cuenta la seguridad propia y las de los peatones? Siendo, aun más que la moto es un vehículo tan inseguro. Manejar una moto no es nada complicado, pero la moto requiere de muchas precauciones, porque de lo contrario, antes que

en un vehiculo de transporte se convierta en un vehiculo suicida u homicida, no solo para menores de edad. sino para los propios adultos.

Cosa muy distinta diriamos si existiera lo que existe en otro paises y, apenas en algunas ciudades de nuestro país, como Bogotá. Si existiera la ciclovias, aunque fuera un poco improvisadas, porque los accidentes automovilísticos con moto son numerosos, según cifras que arrojan las estadísticas, que entre otras cosas y lamentablemente, no esta en el DANE sino en Hospitales y Centros de Salud y Asistencia Médica (Cruz Roja).

En el caso de la conducción de automóviles por los menores, creemos que es hasta un poco más seguro, dado el caso que para otorgar licencia de conducción se requiere demostrar la experiencia en la conducción, conocimiento de las normas de tránsito y que pensamos un padre no autoriza a que sus hijos menores conduzcan, pero no descartamos que estos últimos lo hagan arbitrariamente. Son muchos los casos en que estos lo hacen, y es más en estado de embriaguez o bajo el efecto de las drogas. Es aquí donde juega un papel importante las autoridades, no solo en la sanción, sino en la pre

vención de estos casos.

Para el caso transcribimos la siguiente anotación del Doctor NELSON R. MORA de su obra "El Accidente de Transito Aspecto Vicil". Dice: el Doctor en la página 55 de su obra lo siguiente: "NO sobre advertir, que dada la irresponsabilidad e nuestra juventud, tal autorización podra calificarse criminal, pues como las estadísticas lo indican no menos de un 25% de los accidentes de tránsito acontecen a los vehiculos que tienen un menor de edad al volante".

Por las razones antes expuestas estamos en total desacuerdo en que el Código de Transporte y Transito, Decreto 1344 de 1970, otorgue licencia para conducir vehiculos motorizados; aunque como lo dice el Artículo 20 en su Inciso 6. Se requiera ademas, permiso autenticado de quien ejerza sobre él la patria potestad o tenga su representación y constituir caución durante su minoridad.

Es menester que las autoridades de tránsito y transporte tomen carta sobre el asunto solicitando al gobierno nacional que no se permita conducir a los menores de

edad.

El Artículo 2346 del Código Civil dice: "Los menores de diez años y los demente no son capaces de cometer delito o culpa; pero de los daños por ellos causado serán responsables las personas a cuyo cargo estén dichos menores o elementos; si a tales personas pudiera imputarseles negligencia". Y el Artículo 2347 del mismo Código dice: "Toda persona es responsable, no solo de sus propias acciones para el efecto de indemnizar el daño, sino del hecho de aquellos que estuvieren en su cuidado".

Como podemos ver en las normas antes citadas, todos, absolutamente todos somos responsables ya sea por los hechos de los menores de edad de titulo de culpa o por hecho propio.

8.2.4 Responsabilidad Civil Extracontractual por el hecho propio del ebrio.

El artículo 20345 del código civil dice: "El ebrio es responsable del daño causado por su delito o culpa."



El Artículo 252 del Código Nacional de Tránsporte y Tránsito Terrestre dice lo siguiente: "La persona que conduzca habiendo ingerido alcohol, será llevado por el agente que conozca del hecho, a la oficina de policía más cercana, a fin de someterla a un examen para establecer el grado de embriaguez en que se encuentra".

El estado de embriaguez se determina por la prueba de alcoholimetría de LADD y GIBSON, y de acuerdo con el grado, que en general son seis grado, se impondrá la sanción, teniendo en cuenta además, las circunstancias que han rodeado el hecho.

Las sanciones consisten en multas, amonestaciones, sus pensiones y cancelación de la licencia de conducción. Estas son impuestas por las autoridades de policía de la jurisdicción correspondiente.

Es de anotar que en lo pertinente son aplicables las normas de los Códigos Penal, de Procedimiento Penal, de Policía y de Procedimiento Civil.

El Doctor NELSON R. MORA, anota el siguiente comentario

en su obra "El Accidente de Tránsito Aspecto Civil".
"Nada más justo y racional que considerar responsable al conductor de vehículo que maneja embriagado. El conductor beodo es la máxima amenaza de la carretera ten peligroso es que, según estadísticas recién, el 35% de los accidentes en Europa han sido ocasionados por conductores que ha ingerido licor".

"En nuestro país, se puede decir sin temor a errar, que la tasa de accidentes automovilísticos, originados por haber ingerido bebidas alcohólicas, el chofer, es mucho más alta y casi puede llegar al 50_ de los accidentes y siniestros".

En Colombia se ha superado mucho estas cifras, gracias a que las autoridades han emprendido campañas de prevención a nivel nacional, por los medios masivos de comunicación, radio, televisión y prensa, haciendo tomar conciencia a los conductores de transporte colectivo y particulares, sobre la responsabilidad de conducir.

8.3 RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL EN EL ACCIDENTE DE TRANSITO.

El Código civil en su Artículo 2070 define el contrato de transporte de la siguiente manera: "El arrendamiento de transporte es un contrato en que una de las partes se compromete, mediante cierto flete o precio, a transportar una persona o cosa de un paraje a otro". "El transporte es un contrato en virtud del cuál uno se obliga por cierto precio a conducir de un lugar a otro, por tierra, canales, lagos o rios navegables, pasajeros, mercancías ajenas y entregar estas a la persona a quien vaya dirigida". Según el Código de Comercio.

En consecuencia del accidente de tránsito con ocasión de un contrato de transporte la responsabilidad se deriva del incumplimiento de la obligación pactada, según como se hubiese previsto.

En el caso de la muerte de un pasajero en relación con la responsabilidad se deriva del incumplimiento de la obligación pactada, según como se hubiese previsto.

En el caso de la muerte un pasajero en relación con

infiere culpa de la victima".

La doctrina actual denomina la obligación de seguridad o incolumidad, aquella obligación del transportador de entregar sano y salvo al pasajero derivado esto de los Artículos 2.072 y 2073 del código civil.

El artículo 100 del código de comercio dice "El pasajero estará obligado a pagar el valor del pasaje y a observar los reglmentos de la empresa y las condiciones que de seguridad impuestas por el transportador o por los reglmentos oficiales".

El transportador teiene la obligación de custodia del pasajero, mediante la ejecución de prohibir a este los movimientos que puedan colocar en peligro, tanto a él, como a los demás pasajeros .La actividad exclusiva del pasajero es la de comportarse con prudencia, pues los actos de él determinan el accidente habrá entonces culpa o un hecho de la victima que habrá de eximir de responsabilidad al transportador.

Tiene el transportador la oblifgación de conservar la integridad personal al pasajero mediante la ejecución de ciertos actos que mantienen la integridad fisica y

la responsabilidad del transportador se deriva del incumplimiento de dicho contrato por violación a la OBLIGACION DE SEGURIDAD, por no haber conducido el transportador al pasajero sano y salvo al lugar del destino.

Lo que genera con su muerte la acción de responsabilidad de que son titulares los herederos en razón de los perjuicios sufridos directamente por estos, acción de la cual generalmente son titulares la esposa, los hijos y quienes de él ne alimentariamente dependían.

Cuando se trata de transporte de pasajeros, la corte ha dicho lo siguiente en Sentencia del 23 de abril de 1954 "En el contrato de transporte ed_ per transpor: este se compromete a conducir al pasajero sano y salvo al lugar de su destino, se dice que la obligación de transportar, no es de medio sino de resultado. La responsabilidad del transportador en caso de accidente ocurrido al pasajero durante el viaje, no es por culpa aquiliana, sino por culpa contractual. De consiguiente, a la victima no le corresponde probar la culpa del transportador, sino que le basta alegar la existencia del contrato. Y el transportador para exonerarse de responsabilidad, necesita demostrar que el accidente se debió a fuerza mayor caso del cual se

siquica del viajero.

En un siniestro el el transportador está en la obligación de conservarle la vida a todos y cada uno de los pasajeros, mediante la ejecución de ciertas maniobras en el momento del accidente, ya que debe preferirse la vida de los pasajeros que la integridad del vehículo o que las mercancías que se transporten por importantes que seán.

Hay un caso muy común dentro de nuestro medio, sobre todo en aquellas vías de montaña, cuando el vehículo queda sin frenos, y el conductor en lugar de llevar el vehículo contra los taludes de la vía, intenta mejor estrellarlo contra la cuneta previendo que los daños sean menores, pero sin lugar a duda el conductor falla y el vehículo se va contra el abismo que este no vio ocasionándose así un siniestro, ya que generalmente esto ocurre con los vehículos de servicio público, pues el conductor prefiere conservar la integridad del vehículo y no la vida de sus pasajeros.

La obligación de incolumidad por parte de los pasajeros

a la empresa transportadora es la exigirle que cumpla con los reglamentos de seguridad exigidos por las autoridades del tránsito, conduciendo con todas las precauciones exigidas, como la de conducir a determinada velocidad, hacer los pares reglamentarios, transitar por la derecha etc.

Este tipo de obligación empieza desde que el pasajero sube al vehículo que lo ha de transportar al lugar convenido, hasta el momento que llega a su destino y que se baja completamente del automotor que lo transportó.

Podemos concluir que la obligación de conducir incolumbre al pasajero, por parte de la empresa transportadora es de velar y cuidar al pasajero para que no sufra accidente alguno ya sea por sus propios actos como consecuencias de los riesgos normales del transporte.

9 . ASPECTO PENAL DEL ACCIDENTE DE TRANSITO

El articulo 2341 del código civil dice:"El que ha cometido un delito o culpa el que ha inferido daño a otro es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido".

Este articulo es claro en cuanto a la violación de la ley penal se refiere. Una persona comete un ilícito, sea por culpa o dolo del mismo, no solo es obligado a la indemnización de los daños y perjuicios, sino que responde penalmente por su infracción legal.

Es bien sabido que quien comete un ilícito, al ser condenado como responsable debe, además de la sanción penal correspondiente, indemnizar los daños, que a su vez son materiales y morales.

En cuanto a los accidentes de tránsito, tenemos que es muy ordinario y común que a diario se cometan infracciones penales, las cuáles són motivo de investigación por las autoridades judiciales y sancionadas por las mismas las infracciones penales pueden ser:

- _ Dolosas
- _ Culposas
- _ preteritenciales.

En el caso concreto de los accidentes automovilarios, el agente puede causar el hecho culposo, por medio del ejercicio o profesión arte u oficio, o sea por conducir o ser conductor.

El artículo segundo del Código Penal dice: " Para que una conducta sea punible debe ser típica, antijurídica y culpable.

Típica primeramente, es decir que esté descrita en el código penal en el aspecto objetivo y subjetivo.

Antijurídica que es la contradicción sobre la conducta humana típica y el ordenamiento jurídico en general.

Culpable, es decir es la desaprobación de esa conducta

imputable al agente a título de dolo, culpa o preterintención.

La ley penal define la tipicidad así: "La ley penal de finirá el hecho punible de manera inequívoca". Esto quiere decir que la ley describe en cada figura delictiva sus elementos esenciales, para hacer efectivo el principio constitucional de legalidad, que consagra el artículo 28 de la Constitución Nacional, según el cuál nadie podrá ser penado sino, con arreglo a la ley, orden o decreto en que previamente se haya prohibido el hecho..."

La antijuridicidad está definida en el artículo cuarto del código penal que dice " Para que una conducta típica sea punible se requiere que lesione o ponga en peligro sin justa causa, el interés jurídico tutelado por la ley".

El Doctor Vicente Arenas dice: " Es una abstracta relación entre el hecho y el ordenamiento jurídico general de una sociedad, contenido no solo en el código penal sino además en toda fuente vigente de derecho!"

63

La culpabilidad según el Artículo del Código Penal dice: "Para que una conducta típica y antijurídica sea punible debe realizarse con culpabilidad" queda prescrita toda forma de responsabilidad objetiva. Cada una de estas tres modalidades de culpabilidad están definidas en el Código Penal. Tenemos que conducta dolosa es cuando el agente conoce el hecho punible y quiere su realización, lo mismo cuando lo acepta previniéndola a menos como posible. La tradicional y celeberrima frase de dolo nos la da el maestro CARRARA, como "La intención más o menos perfecta de hacer algo que se sabe es contraria a la Ley".³

³ CARRARA. Programa de Derecho Criminal.

La culpa según el decreto 100 de 1980 es la falta de previsión del resultado previsible, por parte del agente o cuando habiéndolo previsto, confió en poder evitarlo. Además tenemos que anotar que no hay hecho punible culposo, sino está descrito como tal de manera expresa en la ley penal; artículo 39 del código penal.

La preterintención artículo 38 código penal dice: "La conducta es preterintencional cuando su resultado, siendo previsible, excede la intención del agente". La preterintención es una forma mixta de culpabilidad, pues participa de dos de ellas, el dolo y la culpa, por eso los tratadistas coinciden en que es una forma intermedia entre el dolo y la culpa. Del dolo por que el agente obra con el propósito de ocasionar un resultado punible, y de la culpa por que ocasiona un resultado no querido, ni previsto, pero si previsible.

En la mayoría de los casos que se presentan en lo atinente al accidente automovilístico y los siniestros de los mismos ocurren por estas causas:

- Por inobservancia de los reglamentos.
- Por exceso de velocidad
- Por indebida conducta o comportamiento de los peato

tones.

Tenemos que agregar que dentro de la violación a los reglamentos existen unas que son de especial relevancia como la violación de las señales de tránsito y conducir en estado de embriaguez o cualquier sustancia tóxica (Alucinígenos, hipnóticos, narcóticos).

Las causas enumeradas anteriormente constituyen el mayor número de accidentes en nuestro país en los cuales se cometen ilícitos, los cuales pueden ser dolosos, culposos o preterintencionales. Hechos como dijimos anteriormente, además de la sanción correspondiente, les toca a sus autores reparar los daños y perjuicios. Al respecto el artículo 105 del código penal dice: "Deben reparar los daños materiales y morales que de ellos provengan. Los penalmente responsables en forma solidaria, y quienes de acuerdo con la ley están obligados a reparar".

El artículo 109 del código penal "Las causas de extinción de la punibilidad no comprenden las obligaciones civiles derivadas del hecho punible".

El artículo 110 que fué modificado por el 37 de la ley de 1.984, decía: El delito lleva consigo la pérdida en favor del estado salvo el derecho del ofendido o de terceros, de los instrumentos con que allá cometido y de las cosas y valores que provengan de su ejecución. Lo dispuesto en el inciso anterior no se aplicará en el caso de delitos culposos cometido con vehículo automotor nave o aeronave o unidad montada sobre ruedas, siempre que estuvieren adecuadamente asegurados para responder por daños a terceros.

La ley segunda lo modificó, y estableció lo siguiente:
Artículo 37 COMISO: los instrumentos y efectos con los que se haya cometido lo que provengan de su ejecución, que no tengan libre comercio, pasarán a poder del estado a menos que la ley disponga su destrucción.

En los delitos culposos, los vehículos automotores, naves o aeronaves, cualquier unidad montada sobre ruedas y los demás objetos que tengan libre comercio se someterán a los experticios técnicos y se entregaran en depósito a su propietario o tenedor legítimo, salvo el derecho de terceros o de normas que dispongan lo contrario.

La entrega será definitiva cuando se pague o garanticen en cualquier momento procesal los daños materiales y morales, fijados mediante avaluo judicial, o cuando se dicte sentencia absolutoria, sobreseimiento definitivo o cesación de procedimiento.

Si no se ha pagado o garantizado el pago de los perjuicios el juez en la sentencia condenatoria ordenará el decomiso de los mencionados elementos, para los efectos de la indemnización.

En cuanto a la indemnización de los daños y perjuicios materiales tenemos que la ley es clara. Normas civiles y penales tratan el asunto y garantiza el legislador la reparación de los mismos. Sabemos que con ocasión de un hecho punible se lesionan dos bienes: El público que es tutelado por la ley penal y el privado que está reglado por el código civil. Nosotros queremos resaltar el hecho de que los perjuicios al igual que los daños son materiales y morales. Los primeros pueden ser evaluados con más precisión que los morales, puesto que estos afectan más a la mente del hombre ofendido o lesionado. El código penal contempla la posibilidad que en el evento que los daños o perjuicios morales causados a la víctima,

no se puedan tasar, queda a criterio del juez hacerlo hasta en un equivalente en moneda nacional, de un mil gramos oro, teniendo en cuenta las condiciones del ofendido y la naturaleza y consecuencia del agravio sufrido. Igual cosa ocurre con el daño material que es más fácil determinar, pero que dado el caso no pueda hacerlo el perjudicado, también el juez puede hacerlo con criterio prudencial, hasta una suma equivalente en moneda nacional, de cuatro mil gramos oro. Esta tasación se hace teniendo en cuenta aspectos concretos del caso, como para deducir el daño emergente y el lucro cesante.

La acción civil se puede iniciar conjuntamente con la acción penal, dentro del mismo proceso o independientemente. Los titulares de esta acción son las personas naturales o sus herederos, y las personas jurídicas. Quienes están obligados a reparar los daños causados con el ilícito son los penalmente responsables en forma solidaria y los que de acuerdo con la ley están obligados a reparar.

Hemos de anotar que si una persona, comete ilícito en accidente de tránsito, o utilizando vehículo como medio de transporte, en el supuesto caso que el agente resulte

no responsable, es decir se absuelto, no por ello queda exonerado de reparar los daños y perjuicios, así lo contempla el artículo 109 del código penal que dice: "Las causas de extimción de la punibilidad, no comprenden de las obligaciones civiles derivadas del hecho punible".

10 . ACCIDENTES EN COMPETENCIAS AUTOMOVILISTICAS

En los ultimos diez años ha habido un incremento de carreras o competecias automobilisticas deportivas, que lamentablemente se ha tenido hasta el momento como resultado un sinnúmero de accidentes que dan origen a un analisis de este tipo de sucesos deportivos.

Segun el Dr. Welson Mora ha dicho: Este tipo de accidente deportivo es de resultado dañoso, que se causa a sí mismo o a otra persona en forma no intencional, durante la realización de una competencia deportiva, autorizada por el estado o por las autoridades deportivas.

Los accidentes ocurridos dentro de una competencia deportiva, (carrera de automoviles) que sean intencionales es decir dolosamente ocasionados, no pueden ser tomados como deportivos sino que es imputable penalmente a su autor.

autor como delito.

Las competencias de automoviles, autorizada por el estado o por sus entidades creadas para ello, coldeportes dado que son eminentemente deportivas, le dan a los participantes, por su mismo caracter competitivo y que sus ideales no son otros que el ejercitar al máximo las mejores condiciones físicas y mentales del ser humano, como principio le otorgan un ampli margen, para que al asumir los riesgos inherentes a estas competencias, no se les atribuye una responsabilidad directa a sus participantes como ocurre de ordinario. Es decir que un accidente en la pista de competencia, que ocasione daños o lesiones a los dempas participantes, no está claramente establecido dentro de las leyes la atribución de la responsabilidad, que derivaría consecuetemente la indemnizacion de los daños y perjuicios. Cosa distinta pasa cuando las lesiones o el daño dentro o por ocasión de la competencia, la sufren los espectadores. Aquí se dice que los empresarios o entidades organizadoras son responsables de los accidentes causados y por lo mismo están obligados a indemnizar los daños y perjuicios a los espectadores, especialmente por estar lucrandose del evento. El fundamento jurídico es que se atribuye

la responsabilidad al hecho de actividades peligrosas

Es por ello que los organizadores de la competencia están en la obligación de indemnizar a los participantes de los perjuicios resultantes en accidentes ocasionados por falta de seguridad, omisiones al poner señales de peligro y aún permitir competir a vehículos que no llenen los requisitos mínimos de seguridad de acuerdo al tipo de competencia (fuerza libre formula uno formula dos).

Para que pueda considerarse un accidente deportivo se requiere las siguientes características:

- Que el hecho o daño haya ocurrido durante una competencia deportiva.
- Debe ser un deporte que esté reconocido universalmente y que dentro de nuestro medio este aceptado por el comité olimpico colombiano o por el departamento de educación física de nuestro país.
- Que el deportista, esté afiliado a la liga o asociación que dirige en el país ese deporte a club, y este

afiliado a su vez a una entidad nacional.

- Que la liga nacional o asociación nacional hayan autorizado la realización de dicho evento o competencia.
- Que las autoridades nacionales departamentales o municipales hayan autorizado dicho evento por intermedio del órgano ejecutivo.
- Que se haya dictado, promulgado y notificado, tanto a los participantes como a los espectadores, los reglamentos del evento, sitios de peligro, duración, lugares a recorrer y en fin todas las precauciones necesarias para prevenir este tipo de accidentes.

La responsabilidad atribuible a culpa de los deportistas o de los organizadores, encuentra su asidero jurídico en el artículo 2356 del código civil colombiano.



11. COMENTARIOS A LOS FALLOS DEL CODIGO NACIONAL
DE TRANSITO Y TRANSPORTE.

Las infracciones que se comenten contra el Código Nacional de Transito y Transporte, son del conocimiento de las autoridades policivas de transito ellas son según el artículo 232 del mismo código, los Inspectores Municipales de policía, los corregidores y los policías de tránsito. Logicamente dentro del territorio correspondiente a su jurisdicción, investigan y sancionan a los infractores, luego del tramite procesal establecido en dicho Código. Las autoridades antes mencionadas, conocen en su única instancia de infracciones sancionadas de cincuenta hasta mil pesos, la primera, y con más de mil pesos la suspensión o cancelación de la licencia para conducir y de las resoluciones dictadas con base en boletas no firmadas para el infractor las últimas.

De la segunda instancia, según el artículo 233 del Código Nacional de Tránsito y Transporte conocen la Dirección o Direcciones, departamentales, distritales, intendenciales y comisarias de policía de tránsito o de quienes hagan sus veces.

Las sanciones que se imponen por violación de las normas del tránsito, según el artículo 228 del Código Nacional de Transporte y Tránsito son: Multas, Suspensiones y Cancelación de la Licencia.

Se adopta como medida preventiva, y con el fin de garantizar el cumplimiento de las sanciones impuestas la retención de la licencia de conducción.

El artículo 250 del Decreto 1344 de 1.970 dice:

En los casos de hechos de que resulten daños a vehículos cosas o animales, el agente de policía de tránsito o vial que conozca el hecho, levantará un croquis descriptivo de sus pormenores y en el un informe en que conste:

- Lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho;
- Clase de vehículo, número de placa y demás características;

- Nombre del conductor o conductores, documento de identidad, número de la licencia o licencias de conducción lugar y fecha de expedición;
- Nombre del propietario del vehículo o de los propietarios de los vehículos;
- Nombre, documento de identidad y dirección de los testigos;
- Estado de seguridad general del vehículo o vehículos, frenos, dirección, luces, bocinas;
- Estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, lo cual constará en el croquis levantado;
- Estado de beodez de los implicados;
- Las demás que por reglamento se exijan.

El croquis y el informe serán entregados a más tardar el día siguiente a la competente autoridad policiva, junto con los partes por las faltas a las normas de

transito, a fin de que esta decida sobre la infracción a dichas normas.

Esta norma es la que establece el procedimiento a seguir cuando ocurre una colisión o daños a vehículos o cosas, más propiamente dicha, cabe decir cuando ocurre un accidente automovilario. Lo procedente es la elaboración de un croquis como lo establece en todos sus detalles el mencionado y transcrito artículo 250. Las autoridades de transito solo se limitan hacer escasamente una incompleta y superficial lista de daños.

El artículo 251 establece que los funcionarios del tránsito solo investigan y sancionan las infracciones policivas, pero en los casos de condena al responsable de los daños o de la infracción y por ende de los perjuicios causados por su accionar contravencional, no presta ningún mérito forzoso, es decir, que el fallo del tránsito impone las sanciones del caso: (Multas, suspensión de la licencia y cancelación de la misma), pero no implica que dicha sanción obligue al infractor a pagar los daños y perjuicios causados. Tan solo a pagar las irrisorias multas, que van de los cincuenta pesos a mil pesos. Queda, pues, a disposición de las autoridades competentes

(civiles, penales) la misión de investigar los hechos y los detalles, si se trata de daños materiales, o de delitos, a fin de establecer la culpa o responsabilidad de los implicados.

El fallo del tránsito tan solo sirve, en la actualidad, de principio de prueba para iniciar los procesos, ya sean civiles (en proceso ordinario) o en penales (mediante la apertura del sumario), lo cual consideramos como una deficiencia legal. A nuestro juicio los fallos del tránsito, cuando hay daños que ocasionen derecho a indemnización o investigación penal, deberían prestar mérito ejecutivo inmediato, porque se deja a los perjudicados a expensas de muchas circunstancias, las cuales le son adversas. La afirmación anterior sería un principio de garantía a favor de los perjudicados en poder recuperar agilmente el resarcimiento de perjuicios causados por anteriores hechos.

En la práctica judicial se presenta que las instituciones del Transporte y Tránsito, se tropiezan con una serie de anomalías que entorpecen y distorsionan el espíritu legal de las leyes. Concretamente el soborno o cohecho hacen tránsito libre. Es de común acontecer que estos

sean resueltos de la manera más salomónica, cual, es el pase de mano, como se dice popularmente. Los inspectores de tránsito, con algunas excepciones, son en su mayoría empíricos del derecho, los cuales pisotean a cada momento sin el menor escrúpulo, los más elementales principios legales, que sostienen el orden y la justicia. Con esto queremos decir, que los inspectores del tránsito sean personas pertenecientes al medio jurídico-legal, es decir deben ser abogados titulados. Pero no es de ignorar que estos cargos estén regidos por unas condiciones especiales de capacidad y de honestidad, con buen sentido de la justicia, sino más bien estos cargos están a merced de una cuota burocrática, de los politiqueros. Es pues necesario que estos funcionarios, sean más idóneos en el desempeño de sus cargos.

Entonces tenemos que El Estatuto Nacional del Transporte y Tránsito terrestre, no dice que calidades se exigen para ser inspector municipal ni departamental, lo cual es un vacío que perjudica una y otra vez a los administrados por estos funcionarios, ya que se comenten muchos desafueros y se atentan y violan los derechos de los asociados. Por lo menos se debió establecer unas calidades mínimas para ejercer dichos cargos. La única calidad

hasta ahora exigida es que se tenga en cuenta un buen padrino que lo apoye politicamente y que por lo menos sepa leer y escribir. Hoy día, merced a las criticas de los distintos medios, es que se le está prestando una mejor capacitación a los inspectores y en virtud de ello recae muy excepcionalmente, sobre abogados o estudiantes de cursos superiores de derecho, nombramientos para desempeñar estos puestos.

Ademas las consecuencias que se derivan son: Los fallos en derecho sin conocer el derecho. Es un hecho contradictorio que se presta para degenerar en un desorden jurídico. Es necesario, que de algún modo se de solución a este flagelo, ya sea imponiendo un nuevo estatuto en que se reglamente las calidades minimas para ser inspector del Tránsito o tratar de imponer un poco mas moralidad, de orden, de honestidad a todo esto.

Pensamos que si el nuevo Estatuto del Transporte exige a los funcionarios unas calidades, suficientes como para que se pueda confiar (por lo menos en cuanto a los daños ocasionados en colisión o en accidente auto moviliario) en sus fallos ; mas cuando existe una segunda instancia; se le podría atribuir a sus resolu

ciones un caracter coercitivo, es decir que, al asistir antes a las autoridades civiles y penales, sea para el pago de los dañoso el resarcimiento de los mismos, o la investigación y sanción de los ilícitos, se tenga una prueba plena, de la que emane obligación clara, expresa y exigible, a parte de que el hecho constitutivo de la misma se motivo de investigación penal. Mas concretamente que en el evento de que haya necesidad de elaborar un croquis, sean los ingenieros un ingeniero civil especializado en vias y un ingeniero mecánico a fin de que sus resultados sean de caracter científico, y se pueda confiar mas en su contenido o dictamen, de sobre quie o quies son los responsables, de tal o cual accidente, ya que los que hoy día elaboran dichos croquis no son idoneos en la materia y tan solo se limitan a establecer la ubicación en que quedan los automotores despues de la colición, sin establecer un cálculo exacto de las velocidades a que venían los vehiculos, la visibilidad que tenían los conductores y denas factores físicos y mecanicos para lograr establecer una clara responsabilidad de los hechos o del conductor o conductores de la colición. Hoy día el croquis no clarifica la visibilidad del principio de prueba, puesto que está expuesto a cambios futuros que benefician a un mejor postor

cuando se considera a este elemento de prueba primordial al establecer en la presunción de responsabilidad en la ley civil sobre hechos extra contractuales y demás pruebas que se practiquen, es como, después de iniciar un largo proceso (proceso ordinario) se viene a establecer mediante sentencia si es o no responsable el sujeto demandado, de los daños y perjuicios obligados, por lo mismo, a su resarcimiento, en favor de los perjudicados.

Luego de que se condena mediante sentencia ingenera a la indemnización de los daños y perjuicios al perjudicado, se procede a la ejecución. Solo entonces es cuando se procede a ejecutar a la parte condenada y dentro de un término bastante limitado; dos meses a partir de la ejecuría de la sentencia de condena ingene. Código de Procedimiento Civil artículo 307 308 cuando por lo menos hayan transcurrido cinco años. (ver anexo).

12. DE LA REVISION DE VEHICULOS Y DEL PAGO DE
IMPUESTOS POR RODAMIENTO

El Decreto 1344 de 1.970 en sus artículos 40 y siguiente, estipula detalladamente las condiciones, los requisitos que deben llenar cada automotor, de acuerdo a su calidad, especificaciones, destino y teniendo en cuenta el servicio que presta.

Los vehiculos deben ceñirse a todas estas reglas, las cuales son mínimas, y que brindan la debida protección a su usuarios y propietarios, cuando de su uso se trata porque, sin su cumplimiento el rodamiento y circulación de los vehiculos sería caotica e inseguro.

El hecho de exigir equipo de carretera, sistemas de frenos, el estado de las luces, las condiciones de comodidad y facil manejo del vehiculo, el estado de las

llantas y demas requisitos que no son del caso mencionar porque son numerosos. Ademas es, de anotar que en un gran número de casos estos requisitos no se llenan a cabalidad, por negligencia o por cualquier otro motivo, entre los cuales nos cabe destacar los lazos de amistad, el compadrazgo, que es lo minimo, y la política, mas claramente, el trafico de influencias.

Este articulado dice que debe hacerse la revisión periódicamente por las autoridades Artículo 73, pero la ley 14 de 1.984 en su Artículo 57 dice que es anualmente. Para la información lo transcribimos así; "El revisado de que trata el decreto 1344 de 1.970 se realizará anualmente y su comprobante no podrá ser expedido sin la cancelación previa de los impuestos a que se refiere esta ley".

La ley anterior (14 de 1.984) establece el impuesto de rodamiento mas exactamente el impuesto de circulación y transito. Tambien existe un impuesto de timbre nacional estos impuestos recaudados por los Departamentos, Intendencias, Comisarías y al distrito especial de Bogotá.

En aquellos municipios capitales de Departamentos y

con aquellos donde existan secretarías de tránsito. clase A los Departamentos podran, convenir con estos municipios formas de recaudación delegada del tributo.

Cédese igualmente a las anteriores entidades el deber de cobrar existente por este concepto a las entidades territoriales mencionadas en este artículo.

El destino de estos fondos deberán su contribución por lo menos en un 80 por ciento a gastos de inversión o servicio de la deuda contratada para inversión.

Una inversión podría ser la obtención de elementos de tipo electrónico instalados en las dependencias de Tránsito y Transporte para realizar con más eficacia el revisado de los vehículos que se inspeccionan anualmente.

Sería el caso de un analizador para el sistema de frenos, y de igual forma combinado con un analizador de suspensiones tanto delanteras como traseras, este trabajo debe ser realizado por personal altamente especializado y competente de la institución, para que se deje consignado en la hoja de vida del vehículo, las condiciones óptimas de seguridad en que este se encuentra

para su libre circulación y tránsito por esas vías públicas además las condiciones eléctricas reglamentarias del vehículo en general con una vista excelente de las luces altas, bajas, medias, direccionales, de reversa y de estacionamiento además de las luces laterales.

Es muy común en nuestro medio cuando se lleva el vehículo a la revisión anual de llegar con los implementos de carretera prestados únicamente con el fin de que se les entregue la calcomanía que acredita su revisión.

Este trámite anual es la oportunidad para exigir sin excepción la Póliza de Seguro de la cual hablaremos más adelante; ya que según el Decreto 1285 de 1973 en su artículo 3 dice que "Los propietarios de vehículos automotores terrestres a quienes tengan su posesión tomarán un seguro que cubra la responsabilidad civil extracontractual por daños a terceros.

La vigilancia permanente de este seguro es un requisito para obtener y conservar la licencia de tránsito del respectivo vehículo.

Desafortunadamente el 80 por ciento de los vehiculos en colombia carecen de este tipo de seguros pero nos preguntamos como transitan, sin este requisito?

Desafortunadamente el cohecho soluciona estos impases si nos referimos a los vehiculos de Servicio Público estos carecen, en alto porcentaje, de los más importantes requisitos, como por ejemplo:

- Pito de reversa

- Puerta de emergencia

Ya que estas ultimas para efectos se vuelven convertibles en la mayoría de los casos.

Pero prevalecen los equipos de sonido que a un alto volumen entorpecen a los pasajeros e inclusive al conductor entorpeciendo su labor que entre otras cosas es de mucha responsabilidad.

13. LA ADMINISTRACION PUBLICA Y EL ACCIDENTE DE TRANSITO.

Son autoridades del transito, aquellas que tienen a su cargo el establecimiento y la adopción de las medidas de seguridad las señalización de las vias públicas la organización, dirección y control de todo lo relacionado con el transito, así como la sanción a los contraventores de las normas respectivas.

En orden jerarquico descendente de dichas autoridades segun el artículo 3 del Código de Transito y Transporte es:

- El Ministerio de Obras Públicas
- El Consejo Superior de Transito
-

- Las Secretarías, Departamentos o Direcciones de Transito de caracter Departamental, Distrital, Intendencial o Comisarial.
- Los Alcaldes Municipales y los Inspectores de Policía.
- Secretarías, Departamentos e Inspecciones Municipales de Transito.
- La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de Policía vial y de Policía Urbana de Transito.
- Instituto Nacional de Transporte y Transito (INTRA)

Ya hicimos en terminos generales una claridad a cerca de las autoridades del Transito, pero desafortunadamente existen hechos, actos y omisiones de la administración pública que son causa eficaz del accidente de tránsito. Son infinitas las demandas contra la Nación e infinitas las condenas proferidas por el Consejo de Estado en pago de indemnización que unas veces son individuales y otras colectivas como la que acaba de

con ocasión de la tragedia de Quebrada Blanca donde murieron centenares de personas el 28 de junio de 1.974 al derrubarse la montaña. Se declaró responsable de la catastrofe al Ministerio de Obras Públicas que estaba avisado de los que podría ocurrir y sin embargo se dió permiso al transito de vehiculos con las concecuencias señaladas.

14. CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DE LAS VIAS
PUBLICAS.

Con base en el principio contenido en el artículo 16 de la Constitución Nacional que dice: "Las autoridades de la República están intituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida horra y bienes y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares".

A pesar de que la via pudo ser correctamente diseñada y construida, pero debido al uso, a los agentes naturales y al transcurso de los años, su funcionalidad y seguridad pueden covertirse en peligro y en ungrade riesgo para la circulación de vehiculos debido a que el Estado es el que tiene a su cargo la conservación, manteni miento, medidas de coveniencia técnica a su cargo para que el transito vehicular sea por la via rapida, seguro

y eficaz.

Para que nuestras carreteras se corrijan los vicios se disminuyan la tasa de accidentalidad y para que haya permanentemente un buen nivel de servicio garantizado se exige el mayor grado de condiciones aceptables de seguridad bajo las exigencias, las especificaciones de ingenieros especializados teniendo en cuenta especialmente un buen estudio de las condiciones topográficas del terreno donde se va a construir la carretera, cuando se presenta un proyecto, hay una serie de factores importantes para el éxito de la carretera que va a ser construida con el fin de evitar un índice de accidentalidad alto, previendo las posibles demandas que pueden surgir contra el Ministerio de Obras Públicas. A breves rasgos veremos algunos puntos a seguir en el diseño y proyecto de una carretera en condiciones normales:

- Calidad del terreno (montañoso, escarpado, ondulado y plano).
- Topografía.

- Volumen del transito previsto.
- Altura sobre el nivel del mar.
- Proyección del transito(debe tenerse en cuenta el flujo vehicular).
- Velocidad(Es el valor escogido para relacionar las caracteriticas físicas con la estabilidad en la o peración del vehiculo) ver tabla # 1.
- Capacidad (nos permite analizar la habilidad de una carretera para acomodar vehiculos).
- Capacidad de diseño (debe estar acorde a la demanda del transito esperado y al volumen de diseño).
- Seguridad (se inicia con el diseño luego con la construcción mediante las mejores especificaciones presentando las tasas más bajas de accidentes)
- Clasificación de carreteras(de acuerdo a los volúmenes del trafico automotor)

- Elementos del diseño(distancias de visibilidad)
- Distancia de visibilidad de parada(es la necesaria para detenerse en una emergencia)
- Distancia de visibilidad de adelantamiento(es la necesaria para adelantar a otro vehiculo co seguridad) ver tabla #2.
- Distancia de visibilidad lateral(es aquella que se utiliza para entrar a una intercepción)
- En general hay algunos factores que intervienen en la determinación de las distancias de visibilidad(tiempo de percepción, velocidad de operación, ver tabla #3 , coeficiente de fricción longitudinal ver tabla #4 , tiempo de operación de ciertas maniobras espaciamiento.

El Ministerio de Obras Públicas debe ceñirse a los parámetros en la proyección y elaboración de carreteras puentes y demas de acuerdo a lo dicho anteriormente.

15. ORIGEN DE LOS SEGUROS EN GENERAL.

Muchos autores extranjeros, han estudiado a fondo y han escrito voluminosos tratados en relación con el origen y la evolución de los seguros. La mayoría están de acuerdo en que fué en el siglo XV en donde apareció por lo menos como una verdadera ordenación jurídica la institución del seguro. Aunque puede afirmarse que la antigüedad desconoció el seguro, es cierto que esos antiguos se formaron el concepto de riesgo y trataron de evitar las graves consecuencias que esos riesgos les traían, procurando una protección contra los daños que los amenazaban. Esa protección se plasmó en la idea de agrupación, previsión y asistencia.

En el tratado *The origin and early history of insurance*, el historiador inglés G.T. Renerry, asegura que los orígenes del seguro se encuentra en el cuarto milenario.

Llegando a la conclusión de que la noción es muy antigua, pero que solo consistía en una reacción más del hombre apartado y comunicado para defenderse y hacer frente a todas sus necesidades.

Otros autores como Luis Benitez de Lugoraymundo, se han ocupado minuciosamente de investigar el origen de los seguros de los cuales obtenemos los siguientes datos históricos: En el código de Hammurabi, rey Babilonia, en los años 1955 y 1912 antes de Cristo se encontraron codificaciones que hablan de indemnizaciones a los asaltos por malhechores efectuadas sobre carabanas de los comerciantes que transportaban sus artículos para la venta en los mercados. Cuando ocurría tal hecho, todos los carabaneros compartían las pérdidas de cada uno; en esta forma se constituía una verdadera mutualidad, lo que indiscutiblemente determinó los arbores del seguro. El código de Talmud, también de Babilonia establecía la indemnización por pérdidas de naves, la cuál debía ser cancelado por el resto de navegantes. Otra forma muy similar a la del seguro que existió en la antigüedad, especialmente en las civilizaciones más prósperas como la de Fenicia y la Griega, fué la que se denominó prestamo

a la gruesa, que era un contrato mediante el cuál una persona prestaba determinada cantidad de dinero sobre una cosa expuesta a un riesgo, especialmente sobre navios o mercancías en viajes. Este sistema paso luego al Medeterraneo y en Roma se le denominó "NAUTYCUMFOENUS" estos datos nos llevan a afirmar como conclusión lógica que los seguros se iniciaron como primera modalidad en forma de seguro marítimo.

Pero estos rudimentos de seguros no solo hacían relación al riesgo que se corriera con motivo del transporte marítimo o terrestre, pues también existía ya otro tipo distinto de riesgo. Así con el derecho Indio, cuando un individuo quedaba incapacitado para trabajar, los miembros de su familia debían sostenerlo, en Egipto se establecieron legados para caso de muerte. En el pueblo Judío era muy frecuente la asociación de fieles con el objeto de dotar a las novias, persiguiendo con esto la procreación de la especie. En la historia de los pueblos de la India, Judea, Persia, Fenicia; se encuentran nociones del seguro, pero no en la forma perfecta como en la actualidad se nos presenta, sino más que todo bajo el sentido de la previsión.

En el siglo XIV a XVII se presentaron las primeras manifestaciones del contrato de seguro en forma jurídica. El primer contrato de seguro fué suscrito en Génova por el año de 1347 y versaba sobre el seguro marítimo. De todas maneras se ha convenido tradicionalmente en adoptar esta fecha como la iniciación del verdadero seguro, teniendo como base que el contrato de seguro aludido fué protocolizado por un notario genovés. Estas manifestaciones de contrato de seguro se hacen más frecuentes y en el año de 1370 se encuentran datos que comprueban la reunión de varios aseguradores para correr un riesgo. Esta actividad la designaron con los términos de SEGURARE, SIGURARE o ASSIGURARE. Por último la primera póliza de seguro aparece suscrita en 1385 en Pisa, lo cual siempre ha constituido un dato curioso, pues debe existir una laguna en la historia, ya que era lógico pensar que la primera póliza fuera fechada en Génova, lugar donde suscribió el primer contrato de seguro. El nombre que se le dió a este documento fué el de "SCRITTE", pero posteriormente se le designó como "POLIZZA", nombre que en la actualidad conserva en el lenguaje mercantil Italiano y el de Poliza en el Español. También en la antigüedad apareció el primer seguro obligatorio impuesto por Don Fernando en

Portugal entre los años 1.367 y 1.383. Este seguro operaba para los propietarios de navíos de más de cincuenta toneladas. El 20% de los beneficios de cada viaje ingresaba a un fondo común para subvenir a las indemnizaciones de estos navíos en caso de siniestro.

La primera intervención estatal en materia de seguros se debió al tribunal de seguros de Inglaterra, con el objeto de solucionar diferencias entre asegurados y aseguradores. Por ser de importancia histórica, se transcribe el preambulo de este estatuto: "Considerando que de tiempo inmemorial fué de uso corriente entre los comerciantes de este reyno y de otras naciones cuando emprendieron un negocio, sobre todos los países lejanos de dar una cantidad de dinero a otras personas, ordinariamente una sociedad, para hacer asegurar sus bienes, mercancías, buques y otras cosas expuestas a los riesgos, sino totalmente, a lo menos en parte en la proporción y de la manera que los asegurados y aseguradores podrán convenir, cuya convención comunmente llamada POLIZA DE SEGURO hace que la pérdida de un buque no vaya seguida de la ruina de los que en él mismo tienen interes"⁵.

5. Escobar Gaviria, Alvaro. ESTUDIO JURIDICO Y TECNICO DE LA POLIZA DE SEGUROS DE AUTOMOVILES. Imprente departamental, 1.960 Bogotá. pag 45.

Iniciada la institución del seguro en la forma brevemente indicada, aparecen luego los primeros contratos de seguros de vida, de daños y por último el seguro de automóviles.

Fueron las compañías europeas las iniciadoras del seguro en el mundo especialmente en la ciudad de Londres donde se encuentra una muy importante y poderosa llamada "LLOYD'S OF LONDON", la cual se inició en una hostería sobre el Támesis, en Tower Street, de propiedad de Eduardo Lloyd. El progreso de esta entidad fué tan rápido y su poderío se pudo comprobar con la pérdida del "LUTINE", con 25'000.000,00 millones de oro amonedado. El Lloyd's atendió este siniestro con tal rapidez y facilidades que su reputación mundial quedó definitivamente consagrada. A lo largo de los años se extendieron a todos los continentes estableciéndose en el continente americano, pues actualmente en los países de América existen poderosas aseguradoras con tantos negocios como los de las más potentes de Europa.

15. 1 APARICION DEL SEGURO DE AUTOMOVILES.

Este es un seguro que ha tenido un gran desarrollo en

la actualidad, debido al aumento considerable de la circulación de vehículos automotores y muy especialmente al costo tan elevado de estos, costo que en muchos países es superior al que pudiera corresponder para la adquisición de un bien inmueble. Es lógico suponer que un individuo que hace una inversión cuantiosa en un vehículo piense en la forma de proteger su inversión ya sea ésta para su explotación, como en los vehículos de servicio público, o para su comodidad, como en los vehículos de servicio comercial. La protección indicada para los numerosos riesgos que corren estos vehículos por fuerza tiene que ser el seguro en sus diferentes formas que estudiaremos más adelante.

Esta rama de los seguros es una de las más nuevas debido a que la industria automotriz es también relativamente nueva, pero sin embargo uno de los amparos de los seguros de automóviles el de responsabilidad civil si se remonta a años atrás, época en que los carruajes aún no eran impulsados por la fuerza motriz.

En consecuencia tiene su origen en el amparo de responsabilidad y puede hacerse llegar ese origen al año de 1.821, 23 de agosto, fecha en la cual se dictó una orde

nanza de policía por el prefecto de Paris, por la cual se disponía que cada cochero de plaza debía consignar 20 céntimos diarios de su salario, para constituir un depósito para el pago de multas y para la reposición de daños. En Francia también, en el año de 1.825 se formó una entidad para formar el seguro de responsabilidad de los conductores de vehículos y coches y entre estas entidades figura la S.A. L"Automedo". La primera póliza de seguros de automóviles fué expedida el 2 de junio de 1.902 por la BOSTON INSURANCE COMPANY de los Estados Unidos.

En Colombia se inició el seguro de automóviles en 1.930, cuando la Compañía Colombiana De Seguros estableció esta nueva modalidad. De esta fecha para a ca comienza un vertiginoso progreso de este tipo de seguros extendiéndose a todos los países civilizados. Las compañías de seguros han sostenido que, el ramo de seguros de automóviles a manera de propaganda o servicio han comprobado que las utilidades son muy pequeñas y en la mayoría de los casos se presentan pérdidas.

Hemos anotado que, el seguro de automóviles, ha tenido

un desarrollo muy amplio habiendose afirmado que una de sus causas tiene por razón el hecho del costo considerable de los vehiculos automotores, haciendose notorio que este aspecto hace relación a tres amparos del seguro de automoviles: Los daños del mismo vehiculo, al robo y al incendio. Pero quizá lo que le ha valido su mayor importancia a este seguro es el aspecto relacionado con la imprudencia en la conduccion de los vehiculos. Dia a dia las casas de vehiculos automotores se han preocupado principalmente en lograr la mayor rapidez de sus maquinas. Los nuevos modelos de vehiculos traen como su mejor propaganda los numeros caballos de fuerza que poseen los motores. Esta circunstancia han determinado que los vehiculos sean el medio para cometerse una serie alarmante de accidentes automovilisticos hasta el punto de haberse creado la "ASOCIACION COLOMBIANA DE FAMILIARES DE VICTIMAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO" (acolvictimas), con estatutos; Todo eso ha contribuido considerablemente a la evolución del seguro de automoviles. Si echaramos una mirada a las consecuencias que se determinan por estas causas, encontramos que con motivo de estos accidentes, con la evolución de este tipo de seguro, son muchas las ramas de la industria y el comercio que han tenido que vincularse al seguro, así por ejemplo, en cuanto al derecho se refiere



se ha convertido en una especialización la defenza por accidentes de vehiculos y la constitución de parte civil por el mismo hecho. Consecuencialmente, las autoridades se han visto abocadas a un sinnúmero de delitos culpables que veinte años atras eran esporádicos. Los talleres de reparaciones de vehiculos han encontrado con el seguro de automiviles su mejor fuente de ingresos y los mismos propietarios de vehiculos asegurados han hayado la forma de protegerse de un riesgo de muy frecuente ocurrencia.

Todo esto ha contribuido a la evolución del seguro, a la creación de numerosas compañías de seguros en todos los paises del Mundo, a la intervención estatal para la regulación de los seguros y las compañías que lo otorgan y una serie de organizaciones tecnicas y actuales para lograr por una parte un mejor servicio de esta rama, y por otra una mayor utilidad para los asegurados.

Fué asi que mediante resolución número 11 del 20 de enero de 1.950, el gobierno Nacional por intermedio del Ministerio de Justicia, reconoció como persona jurídica

a la "ASOCIACION COLOMBIANA DE COMPAÑIAS DE SEGUROS" (FASECOLDA), entidad que como dicen sus estatutos tiene capacidad para adquirir, poseer y enajenar bienes muebles o inmuebles y tiene por objeto contrinuir en forma colectiva al desarrollo de la República; a esta asociación están afiliadas la compañías de seguros Nacionales o extranjeras que operan en el país.

De acuerdo a una encuesta realizada a las siguientes aseguradoras: ESKANDIA, SURAMERICANA DE SEGUROS, LA NACIONAL DE SEGUROS, COLSEGUROS y LA CORREDORA DE SEGUROS de LIMA acerca de la política de cada compañía para asegurar vehiculos de servicio público todas convergen en un sentido común, que por el alto índice de accidentalidad en el transporte de servicio público, es muy riesgoso otorgar pólizas a esta calidad de servicio.

Ademas debe tenerse en cuenta que las exigencias requeridas para esta clase de seguros son incompatibles a las necesidades que esta demanda, si bien es cierto que al usuario no se le puede exigir un seguro de vida obligatorio a los dueños de los vehiculos si se les puede exigir una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual, pues asi lo demanda el decreto

1285 de 1.973, a pesar de la existencia de esta norma se hace caso omiso al requerimiento de ella por parte de las autoridades competentes.

CONCLUSIONES

Después de haber realizado un estudio al margen del código nacional de tránsito y transporte terrestre, no puedo terminar sin hacer declaración de ciertos aspectos de gran interés para quienes en un futuro, y con mucho respeto sirvan como sugerencias para quienes le dediquen un amplio y profundo estudio al respecto:

- Es de urgente necesidad que el país propugne por una legislación, en materia de tránsito y transporte ya que como vimos anteriormente el gran crecimiento de las ciudades y la técnica automotriz, podemos observar el gran crecimiento del flujo vehicular y que en un momento dado ocurren hechos que están fuera del alcance normativo y es cuando nos encontramos en una incógnita del tránsito terrestre en nuestro derecho

colombiano. Ojalá que el proyecto de ley 166 de 1.984 de quien es pamente el Dr. Alberto Casas Santamaría que modifica al código nacional de transporte y tránsito se haga realidad muy pronto y que cumpla con el principio de seguridad, salubridad y comodidad para los usuarios.

- = En Colombia el sistema de señalización que trae nuestro código de tránsito, es deficiente, pues está en mora de adoptar el sistema internacional de señalización recomendado por la CONVENCION DE GINEBRA, en la conferencia de las Naciones Unidas sobre transporte terrestre del 19 de septiembre de 1.949.
- Con respecto a las unidades de servicio público colectivo que se encuentran en actual servicio carecen de óptimas condiciones mecánicas de funcionamiento y por el precario estado en que se encuentran sugiero que el estado destine un porcentaje devengado del subsidio que se les acredita a los propietarios de estos vehículos creando un fondo común que a la postre de algún tiempo determinado,

sirva como cuota inicial total o parcial segun las condiciones y características de los vehiculos para su reemplazo. Esto facilitaría el control en años de servicio a cda uno de los vehiculos que por razones obvias de seguridad no deben permanecer en las vias públicas más de diez años. Par el caso de los vehiculos de servicio público, sin subsidio (TSS) la caducidad del término de servicio será de siete años.

- En lo que respecta a la póliza de seguros de automotores debe ser obligatoria convirtiendose en un requisito indispensable en la revisión anual ya que sin ello no puede circular libremente ningun automotor.
- Acabar con la famosa "GUERRA DEL CENTAVO" organizando un horario no mayor de ocho horas, al igual que el pago a destajo convirtiendose en un salario minimo legal.
- La solución a toda esta problematica no está en la creación de un "Ministerio del Transporte" como muchos opinan, sino en tener normas claras, aplicables sin corrupción administrativa.

TABLA 1 y 2.

VELOCIDADES DE DISEÑO

TERRENO	T P D		
	HASTA 500	500 a 2.000	Más de 2.000
	VELOCIDAD EN K.P.H		
ESCARPADO	40	40	—
MONTAÑOSO	50	60	60 - 80
ONDULADO	60	80	80 - 100
PLANO	70	100	100 - 120

VELOCIDADES DE OPERACION PARA DIFERENTES CONDICIONES DE TRANSITO.

Velocidad de Diseño K.P.H	Velocidades de Operacion promedio K.P.H		
	Condiciones de Transito		
	Volumenes Bajos	Volumenes Medios	Volumenes Altos
40	38	35	33
50	47	42	40
60	56	52	45
70	63	60	55
80	72	65	60
100	88	75	—
120	105	85	—

TABLA # 3

MINIMA DISTANCIA DE VISIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO PARA
CARRETERAS DE DOS CARRILES DE CIRCULACION

VALORES PARA DISEÑO

Velocidades en K.P.H		t ₁ Seg	D ₁ m.o	t ₂ Seg	D ₂ m	t ₃ Seg	D ₃ m	D ₄ m	Minima Distancia de Visibilidad de adelantamiento, D _a m.	
DISEÑO V°	OPERACION V _o								CALCULADO	REDONDEADO
40	38	2,5	26,30	10,0	105,56	2,0	21,11	70,37	223,43	220
50	47	2,5	32,64	10,0	130,56	2,0	26,11	87,04	276,35	280
60	54	2,5	37,50	10,0	150,00	2,0	30,00	100,00	317,50	320
70	63	2,5	43,75	10,0	175,00	2,0	35,00	116,67	370,42	370
80	72	2,5	50,00	10,0	200,00	2,0	40,00	133,33	423,33	420
100	88	2,5	61,11	10,0	240,44	2,0	48,89	162,96	517,40	520
120	105	2,5	72,92	10,0	291,67	2,0	58,33	194,45	617,37	620

TABLA 4.

MINIMA DISTANCIA DE VISIBILIDAD DE PARADA
VALORES PARA DISEÑO

VELOCIDADES EN K.P.H		PIEV		COEFICIENTE de FRICCION μ (Pav HUMEDO)	DISTANCIA de FRENADO m.	DISTANCIA DE VISIBILIDAD DE PARADA DP. en m.	
DISEÑO V	OPERACION Vo.	TIEMPO Seg	DISTANCIA m.			CALCULADA	REDONDEADA
40	38	2,5	26,41	0,40	14,21	40,62	40
50	47	2,5	32,67	0,37	23,51	56,18	60
60	56	2,5	38,92	0,35	35,28	74,20	75
70	63	2,5	43,79	0,33	47,35	91,14	90
80	72	2,5	50,04	0,32	63,78	113,82	110
100	88	2,5	61,16	0,31	98,35	159,51	160
120	105	2,5	72,98	0,30	144,69	217,67	220

BIBLIOGRAFIA

ARENAS, Antonio Vicente. Comentarios al Nuevo Código Penal. Tercera Edición, Tomo I, Editorial Temis. Bogotá, Colombia 1981 (Parte General).

.....Comentarios al Nuevo Código Penal. Tercera Edición, Tomo II Parte Especial, Editorial Temis, Bogotá, Colombia 1981.

BRAVO, Paulo Emilio. Trazado y Localización de Carreteras. Tercera Edición, Tomo 13, Bogotá, Colombia.

CASTRO, Felix Castro. Código Nacional de Transporte y Transito. Novena Edición, 1984, Editorial Publicitaria, Bogotá, Colombia.

DE LA VEGA, Antonio. Bases del Derecho de Obligaciones. Tercera Edición, Editorial Temis, Bogotá, Colombia, 1976.

DURAN, Ciro. La Guerra del Centavo. Corto Metraje, Cooproducción Colombo Alemana, Filmada por Colombia 1984.

ESCOBAR, García Alvaro. Estudios Jurídico y Técnico de la Poliza de Seguros de Automóviles, Primera Edición, Bogotá, Colombia.

HENAO, Hidrom Javier. Constitución Política de Colombia. Primera Edición, 1977, Editorial Temis, Bogotá, Colombia.

LABIN, Suzanne. El Mundo de los Drogados. Primera Edición, Editorial Argos, S.A. Barcelona, España.

MORA G., Nelson. El Accidente de Tránsito Aspecto Penal. Tomo I, Editorial Temis 1966, Bogotá, Colombia.

MORA G., Nelson. El Accidente de Tránsito Aspecto Civil. Tomo II Editorial Temis 1966. Bogotá, Colombia.

.....De Mora Franco Alicia. El Accidente Automovilario. Primera Edición, Editorial Temis, Bogotá, Colombia 1975.

ORTEGA, Torres Jorge. Código Civil Comentado, Decima cuarta Edición, Editorial Temis, Bogotá, Colombia 1980.

..... Código de Comercio. Octava Edición, Editorial Temis, Bogotá, Colombia.

..... Código de Procedimiento Civil. Decima Edición, 1979, Editorial Temis, Bogotá Colombia.

PEÑA, Gomez Manuel Vicente. La Muerte en Ruedas. Edición Especial, Periódico El Tiempo, Domingo 27 de Octubre de 1985, Bogotá, Colombia.

PRIOLLET, Daniel. Buses, Política y Exploración. Edición Especial, Periódico El Teimpo, Domingo 27 de Octubre 1985, Bogotá, Colombia.

URIBE, Cualla Guillermo. Medicina Legal, Toxicología y Psiquiatría Forence. Decima Edición, Editorial Temis 1977, Bogotá, Colombia.

A N E X O

INFORME DE ACCIDENTES

Nombre de la V. A.: **Carretera**
 Nombre del conductor: **Carretera**
 Dirección: **Carretera**
 Fecha: **17/03/01**
 Hora: **10:00**
 Lugar: **Carretera**
 Tipo de accidente: Vehículo Objeto fijo Peatón ZOO Dificultad Animal Tracción Animal Tran Volcamiento

DE LOS VEHICULOS

Placa	Marca	Modelo	Carga útil	Empuje	Valor Aprox. en U.S.	Información Seguro
A 357	C/ta	79	3	particular		
D 8807	C/ta	110	3	particular		

Cond. Veh.	Cond. Conduc.	Cond. Viento	Cond. Luz	Cond. Temperatura	Cond. Estado de la Vía	Lugar del Impacto	Daños Ajuste al Vehículo	Daños a las Partes

DE LOS CONDUCTORES

Nombre	Cédula	Dirección	Categoría	Profesión	Lesiones	Estado
Carretera	100-374	S.V. 48 a 30 + 215	C/ta	Carretera		
Carretera	74-15-107	C. 47 + 1425	C/ta	Carretera		

Nombre Licencia	Categoría	Examen	Examen Físico	Examen de Aptitud
32517	07	30	X	

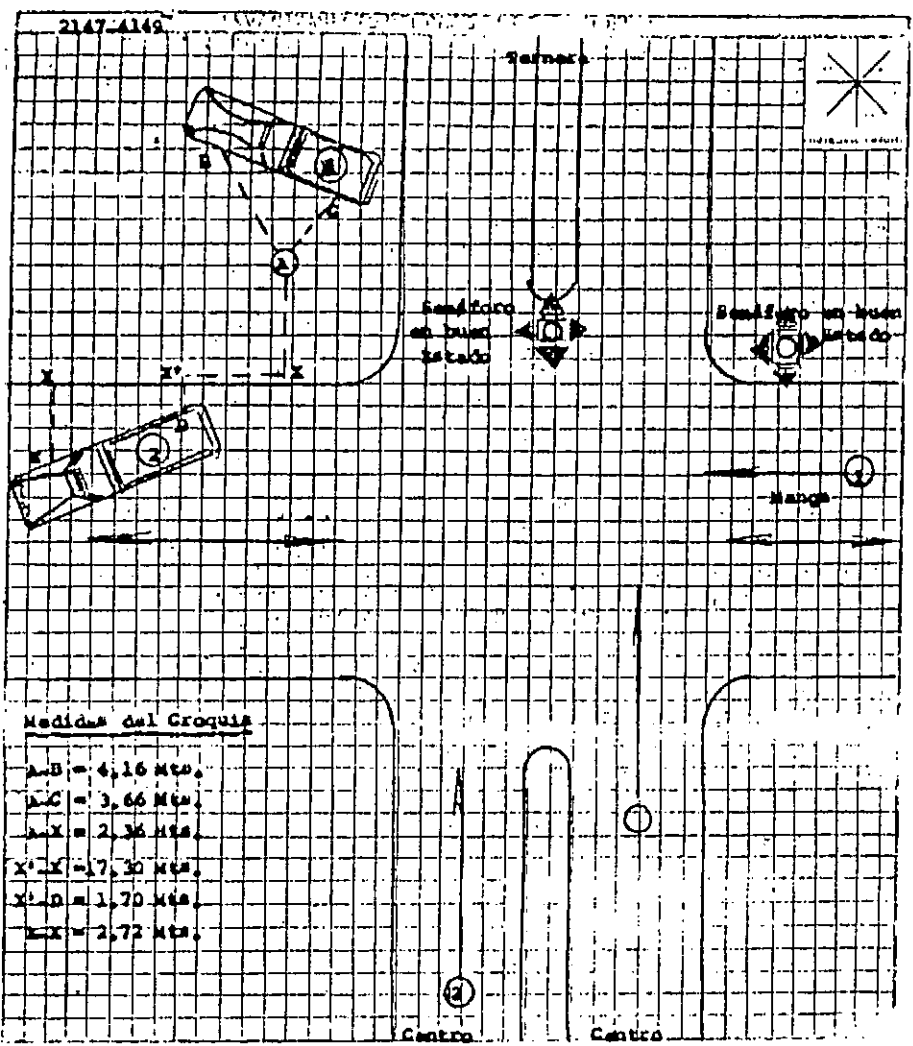
Infracción	Actuación	Características de la Vía
Adelantar sin Vehículo en Subida	Ida de Frente	Asfaltada
Adelantar sin Vehículo en Curva	Vuelta a la Derecha	Algunas
Adelantar sin Vehículo por el Centro	Vuelta a la Izquierda	Descenso
Tránsito en Contravía	Vuelta a la Derecha	Curvas a Zanjales
Desobedecer Señales	Tránsito a la Derecha	En Construcción
Exceso de Velocidad	Tránsito a la Izquierda	Una Vía
Exceso de Pasajeros	Tránsito a la Derecha	Doble Vía
Dejar o Retener Pasajero fuera del Vehículo	Tránsito a la Derecha	Una Vía
Desobedecer Señales	Tránsito a la Derecha	Doble Vía
Usar Paragüera	Tránsito a la Derecha	Una Vía
Usar la Paragüera de Forma Inadecuada	Tránsito a la Derecha	Doble Vía

DE LOS PEATONES Y/O PASAJEROS LESIONADOS

Sexo	Edad	Categoría	Profesión	Lesiones	Estado	Dato de Inicia
X	71	127				
	10					
	21					

TESTIGOS

Actuación	Nombre	Categoría	Dirección	Cédula
Cruzado la Vía por Zona Peatonal				
Cruzado la Vía por Zona No Peatonal				
Salida de la Vía por Vehículo Lesionado				
Cruzado la Vía por Vehículo Lesionado				
Salida de la Vía por Vehículo Lesionado				
Cruzado la Vía por Vehículo Lesionado				
Salida de la Vía por Vehículo Lesionado				
Cruzado la Vía por Vehículo Lesionado				
Salida de la Vía por Vehículo Lesionado				



Medidas del Croquis

- A-B = 4,16 Mts.
- A-C = 3,66 Mts.
- A-X = 2,36 Mts.
- X'-X'' = 7,30 Mts.
- X''-D = 1,70 Mts.
- D-X' = 2,72 Mts.

Revisión de los Vehículos

1 PA-3579 Daños: Guarda barro delantero izquierdo, puerta delantera izquierda, babero lado izquierdo abollado, guarda barro trasero izquierdo abollado, stop trasero izquierdo roto, tren delantero torcido, defensa delantera torcida, capó descuadrado, cabina, torcedores y otros daños.

2 RD-8807 Daños: Guarda barro delantero lado derecho abollado, guarda barro trasero derecho abollado, capó abollado y roto, defensa delantera torcida totalmente, frentera persiana y babero abollados, radiador roto, llanta trasera lado derecho torcida en el ring y reventada la llanta, alina del motor torcida, guarda barro delantero izquierdo abollado, todos las puertas descuadradas, torcidas, las lámparas delanteras abolladas, arcos de los guardabarras (biselas) abollados y otros posibles daños.

Francisco Tolosa
Jefe M/Pel. de T/T de Bol.

Miembro de la Asociación de Diarios Colombianos (ANDIARIOS) y socio d
Fundado por el doctor Domingo López Escauriza el 8 de marzo de 1948
Editor - Propietario: Editora del Mar S.A. (EDIMAR S.A.)

Director/Gonzalo Zúñiga Torres
Gerente/Gerardo Araújo Perdomo

La X Conferencia de Transportes

Se encuentra desde ayer deliberando en Cartagena la X Conferencia Nacional de Transportadores de Carga por Carretera, que congrega a más de doscientos delegados procedentes de todas las comarcas del país, gerentes de institutos descentralizados, de corporaciones financieras, funcionarios nacionales, departamentales y municipales, así como observadores interesados en conocer las conclusiones sobre los temas básicos de esa actividad industrial, tales como su ordenamiento jurídico, capacitación, inversiones, seguridad y otros aspectos generales.

Con motivo de esta convocatoria cabe y es oportuno hacer algunas sugerencias sobre un punto del temario sometido a la consideración de la conferencia, que tiene especialísima significación dentro de la problemática del transporte por carretera, como es el de la seguridad, porque el alarmante aumento de accidentes en esas vías públicas, viene dejando tremendo saldo trágico en lesiones y vidas humanas, así como sustanciales averías materiales y pérdidas económicas.

El tratadista Cigolini, en su obra "La Responsabilidad de la Circulación en Carreteras", ha dicho que si "pusieran lápidas en todos los lugares donde han ocurrido accidentes graves, los espacios abiertos a la circulación se transformarían en inmensos cementerios para testimoniar no el culto a los muertos sino la culpa de los hombres". Esta cita, que se refiere a Italia y a otros países, es de exactitud cabal para Colombia.

A los factores comunes determinantes de la accidentalidad en las carreteras del mundo, como son la máquina, la vía y el hombre, en nuestro país se les suman otros más, entre ellos, la desorganización administrativa que reina en la política del transporte terrestre, la que teóricamente aparece centralizada y dirigida por el Intra, acusa una completa desarticulación en su aplicación práctica, como es fácil comprobarlo en las diferentes regiones del país, con sus lógicos y deplorables resultados.

En Colombia el transporte terrestre ha

proceso de desarrollo, lo que debería servir de estímulo para emprender una reforma global y efectiva, adoptando las normas y los procedimientos más aconsejables para que en verdad pueda tener rumbo certero y realista, tanto para bien de la industria transportadora como de toda la comunidad.

No es nuestra intención aprovechar la conferencia para hacer críticas acerbas a la política actual del transporte terrestre por carretera, sino que mueve nuestro ánimo contribuir e insistir en la necesidad de alcanzar una mejor operabilidad, que conduzca a metas que lo tecnifiquen, le impriman seguridad y confiabilidad plenas.

En su excelente obra técnico-jurídica "Sobre los Accidentes de Circulación", el doctor Carlos Arturo Olano ha expresado una verdad incontrovertible, cuando afirma que la "legislación colombiana en relación con los problemas del tráfico es en extremo deficiente y no pocas veces equivocada". A esa opinión hay que agregar la irresponsabilidad del estado por el abandono en que mantiene a las principales carreteras de la nación, situación que en la Costa Atlántica adquiere caracteres dramáticos, pues por las vías terrestre circula más de 80% del movimiento de carga y de pasajeros que se efectúa anualmente en Colombia, lo cual resalta la importancia y las benéficas repercusiones económicas, sociales y políticas de esta fundamental actividad.

Dentro de un nuevo modelo de la política transportadora en todas sus diversas fases y de participación efectiva entre el sector público y el privado, debería reactivarse la iniciativa de la creación del Ministerio de Transportes, como lo han propuesto misiones extranjeras especializadas, técnicos nacionales, economistas, transportadores y como lo reclaman las necesidades nacionales. Así, el transporte dejaría de ser una dependencia secundaria del Ministerio de Obras Públicas, circunstancia desfavorable que está restando las ideas creativas y los planes para afrontar con éxito el progreso de la circulación automotora, medular para el desarrollo



La Nacional

COMPAÑIA DE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S. A.

NIT. 60.002.399

POLIZA DE SEGURO DE AUTOMOVILES

04

ASEGURADO	
DIRECCION	
VEHICULO	
FECHA DE EXPEDICION	
SUCURSAL	
NOMBRE DEL AGENTE	

LA NACIONAL

CONDICIONES GENERALES

PRIMERA PARTE

COBERTURAS AL ASEGURADO

I - RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

Primera.- Amparo

La Compañía Indemnizará al asegurado por los perjuicios patrimoniales que sufra con motivo de la responsabilidad civil extracontractual en que incurra de acuerdo con la ley, que haya sido definida por sentencia judicial ejecutoriada, y que provenga de un accidente o serie de accidentes emanados de un solo acontecimiento ocasionado por el vehículo descrito en la póliza, conducido por el asegurado y hasta por los límites pactados, aplicables como se indica en la condición siguiente.

El amparo de que trata el párrafo anterior se extiende, en iguales condiciones, al manejo lícito de otros vehículos de servicio particular por parte del asegurado, siempre y cuando se trate de automóviles, camperos o camionetas de pasajeros, o de vehículos similares al descrito en esta póliza.

Segunda.- Límites máximos de la Responsabilidad Civil Extracontractual

10. El límite denominado a) "Daños a bienes de terceros" en el cuadro de Amparos de esta póliza, es el valor máximo asegurado destinado a indemnizar las pérdidas o daños a bienes materiales de terceros, con sujeción al deducible pactado.
20. El límite b) "muerte o lesiones a una persona", es el valor máximo asegurado destinado a indemnizar las lesiones o muerte de una sola persona.
30. El límite denominado c) "muerte o lesiones a dos o más personas", es el valor máximo asegurado destinado a indemnizar la muerte o las lesiones de varias personas pero sin exceder para cada una, en ningún caso, del límite para una sola persona indicado en el literal b).

Tercera.- Amparo a choferes, parientes y amigos

También se ampara al chofer asalariado, al cónyuge, a los hijos del asegurado y a otros parientes o amigos del mismo, pero sólo cuando conduzcan el vehículo asegurado con su expresa autorización, siempre que la persona que lo maneje tenga licencia de conducción apta y en vigor y no incurra en ninguna causal excluyente de responsabilidad para la compañía, según las condiciones de este contrato.

Cuarta.- Costas del proceso

La Compañía responderá ante el asegurado igualmente, por las costas del proceso civil, siempre y cuando esté obligada a indemnizar de acuerdo con esta póliza. Si los perjuicios a terceros exceden el límite o límites asegurados, las costas serán liquidadas y reembolsadas por la Compañía al asegurado en la proporción que tengan dicho límite o límites con la indemnización total fijada por la sentencia.

Sin embargo, si el asegurado afronta el juicio contra orden expresa de la Compañía, esta no será responsable por dichas costas.

Quinta.- Amparo de Gastos Médicos y Hospitalarios

La Compañía reembolsará al asegurado los gastos comprobados en que incurra bajo exigencia médica, en los primeros treinta (30) días desde la fecha del accidente, por concepto de primeros auxilios, servicios médicos, ambulancia, cirugía, hospitalización, enfermeras y medicinas, por lesiones corporales que sufra cualquier persona que en el momento del accidente se halle dentro o fuera del vehículo, incluyendo al conductor, hasta por el límite máximo especificado en el Cuadro de Amparos. Sin embargo, el reembolso por honorarios profesionales del médico no podrá exceder del 40% de dicho límite asegurado.

Queda expresamente convenido que el pago que se haga bajo la cobertura de Gastos Médicos, de ninguna manera, podrá significar aceptación alguna de responsabilidad para la Compañía en virtud del amparo otorgado bajo la condición primera, Responsabilidad Civil Extracontractual.

SEGUNDA PARTE

COBERTURAS AL VEHICULO

II. PERDIDA O DAÑOS ACCIDENTALES DEL VEHICULO

Sexta.- Pérdida Total o Parcial

Con sujeción a la suma asegurada y a las demás condiciones del presente contrato de seguro, la Compañía indemnizará al Asegurado por la pérdida Total o el Daño Parcial del Vehículo, o de sus partes o accesorios, de acuerdo con la opción elegida por el Asegurado y aceptada por la Compañía, tal como figura en el Cuadro de Amparos de esta póliza, cuando sea consecuencia directa de un hecho súbito, imprevisto, accidental e independiente de la voluntad del asegurado, siempre que tal hecho no se halle excluido en la Condición NOVENA de ésta póliza.

Para los efectos de ésta Condición y del seguro en general, regirán las siguientes definiciones:

10. Pérdida Total por Daños

Es la destrucción total del vehículo a consecuencia de un accidente amparado por esta póliza. Se configura por el hecho de que el valor de los repuestos, de la mano de obra necesaria para las reparaciones y su impuesto a las ventas, valgan en total un monto igual o superior al 75% del valor comercial del vehículo.

20. Pérdida Parcial por Daños

a) De sus partes o piezas fijas:

Es el daño causado por cualquier accidente o por actos mal intencionados de terceros y cuyos costos razonables de reposición o de reparación y el impuesto a las ventas, valga en total menos del 75% del valor comercial del vehículo.

b) De los accesorios no funcionales:

También se considera como pérdida Parcial por Daños, los que sufran los radios, pasacintas, equipos de sonido, de calefacción u otros accesorios o equipos no necesarios para el funcionamiento normal del vehículo por daños causados por cualquier accidente o por actos mal intencionados de terceros, siempre que tales accesorios o equipos se hayan asegurado específicamente.

30. Pérdida Total o Pérdida Parcial por Hurto o Hurto Calificado

Es la desaparición permanente del vehículo completo o la pérdida o daño total o parcial de las partes o accesorios fijos, necesarios para el funcionamiento normal del vehículo, a causas de Hurto o Hurto Calificado o sus formas imperfectas, de cuya ocurrencia se formule la denuncia ante las autoridades competentes y se notifique a la Compañía dentro de los tres días siguientes a la fecha en la que haya conocido o debido conocer el hecho.

La Compañía pagará la indemnización correspondiente dentro de los sesenta días hábiles siguientes a la fecha en que se haya presentado la reclamación, acompañada de los documentos que este seguro exige para tal fin.

También se ampara bajo esta cobertura, la desaparición o daños que sufran los radios, pasacintas, equipos de sonido, de calefacción u otros accesorios o equipos no necesarios para el funcionamiento normal del vehículo por Hurto o Hurto Calificado o sus formas imperfectas, siempre que tales accesorios o equipos se hayan asegurado específicamente.

Séptima.- Amparo de gastos de grúa, transporte y protección del vehículo accidentado.

Este contrato se extiende a cubrir los gastos comprobados en que incurra el asegurado, de manera indispensable y razonable, para proteger, transportar o remolcar con grúa el vehículo accidentado hasta el taller de reparaciones, o garaje o parqueadero más cercano al lugar del accidente, u otro, con autorización de la Compañía, siempre que ello sea consecuencia de un accidente amparado por este seguro, hasta por una suma que no exceda del 20% del monto a indemnizar por las reparaciones del vehículo por dicho evento, sin sujeción a las anteriores definiciones de Pérdida Total o Parcial, ni a deducible alguno.

Octava.- Amparo de gastos de transporte

En caso de Pérdida Total del vehículo por Hurto Calificado ó Hurto, el asegurado, si así se pacta en el cuadro de amparos, recibirá de la Compañía, en adición a la indemnización por Pérdida Total por Hurto Calificado ó Hurto, la suma diaria especificada, liquidada desde el día siguiente al de la notificación del hecho a la Compañía y cesará tres días después de su recuperación por las autoridades, o cuando se haga efectiva la indemnización, sin exceder en ningún caso de sesenta (60) días y sin sujeción al deducible.

TERCERA PARTE

EXCLUSIONES GENERALES

Novena.- Exclusiones

Con excepción del amparo de Gastos Médicos y Hospitalarios, la Compañía quedará liberada de toda responsabilidad bajo el presente contrato, cuando se presente una o varias de las siguientes causales, aplicables a las varias coberturas en forma conjunta o separada, en lo pertinente:

- a) Responsabilidad Civil, por muerte, lesiones personales, o daños a cosas, cuando el vehículo causante sea conducido sin autorización del asegurado.
- b) Lesiones corporales a personas que en el momento del accidente se encontraran reparando o atendiendo al mantenimiento o servicio del vehículo.
- c) Daños causado con el vehículo a cosas transportadas en él; a bienes sobre los cuales el asegurado, su cónyuge o sus parientes por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado inclusive, tengan la propiedad, posesión o tenencia; como, así mismo, los daños que tales personas causen voluntaria o intencionalmente a terceros o a cosas ajenas o al vehículo mismo.
- d) Cuando el vehículo se haya sobrecargado o se emplee para uso distinto al estipulado en esta póliza; o se destine a la enseñanza de conducción o participe en competencia o entrenamiento automovilístico de cualquier índole, o cuando remolque otro vehículo.
- e) La enajenación sin que subsista interés asegurable para el asegurado caso en el que debe dar aviso dentro de los diez días siguientes a la fecha de transferencia; - el alquiler del vehículo, ó el transporte de mercancías azarosas, inflamables o explosivas sin la previa notificación y la correspondiente autorización de la Compañía.
- f) Cuando el conductor desatienda las señales reglamentarias de tránsito, carezca de licencia vigente para conducir vehículos de la categoría y condiciones estipuladas en la presente póliza.
- g) Pérdidas o daños que sufra el vehículo a causa directa o indirecta de hostilidades u operaciones de guerra, declarada o no.
- h) Los daños eléctricos o mecánicos, las fallas, accidentales o no, debidas al uso ó al desgaste natural del vehículo, o a las deficiencias del servicio y lubricación ó de mantenimiento, así como los daños que sufra el vehículo por haberse puesto en marcha después de ocurrido el accidente, sin haberse efectuado antes las reparaciones provisionales necesarias. Sin embargo, las pérdidas o daños que sufra el vehículo y la Responsabilidad Civil consecuentes a dichas causas, estarán amparadas por la presente póliza.

- i) Responsabilidad Civil por muerte o lesiones a ocupantes del vehículo asegurado cuando este sea de servicio público.
- j) Los daños a puentes, carreteras, caminos, viaductos, o balanzas de pesa de vehículos, causados por vibraciones, peso, altura o anchura del vehículo.
- k) Cuando el vehículo asegurado sea usado o aprehendido por cualquier acto de autoridad, o sea secuestrado, embargado o decomisado.
- l) Cuando el conductor del vehículo se encuentre bajo el influjo de bebidas embriagantes, drogas tóxicas, heroicas o alucinógenas, y
- ll) Pérdidas o daños que sufra el vehículo, a causa directa o indirecta de terremoto, temblor ó erupción volcánica.

Novena "A" Exclusiones

En lo referente al amparo de Gastos Médicos, la Compañía quedará liberada de toda responsabilidad bajo el presente contrato, cuando se presente una o varias de las siguientes causales:

- a) Cuando el vehículo causante sea conducido sin autorización del asegurado.
- b) Lesiones corporales a personas que en el momento del accidente se encontraran reparando o atendiendo al mantenimiento o servicio del vehículo.
- c) Cuando el vehículo se haya sobrecargado o se emplee para uso distinto al estipulado en esta póliza o participe en competencia o entrenamiento automovilístico de cualquier índole.

CUARTA PARTE

INDEMNIZACIONES

I.- RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL Y GASTOS MEDICOS

Décima.-

El pago de cualquier indemnización, proveniente de las coberturas al Asegurado, según la Primera Parte de esta póliza, se efectuará de conformidad con lo previsto en las Condiciones Primera a Quinta, con sujeción al deducible para daños materiales y a los demás términos, límites, excepciones y condiciones de este seguro. Cuando la Compañía pague la indemnización, los límites de responsabilidad se entenderán inmediatamente restablecidos en la cuantía de la indemnización, con sujeción al pago de la prima correspondiente al monto restablecido.

II. COBERTURAS AL VEHICULO

Décima Primera.-

Cualquier pago que haga la Compañía como indemnización derivada de las Coberturas al vehículo, otorgadas y definidas en la Segunda Parte de este seguro quedará sujeto al deducible pactado anotado en el Cuadro de Amparos; a la condición sobre seguro insuficiente; a la correspondiente suma asegurada y a las demás condiciones y excepciones de la presente póliza.

Décima Segunda.- REPARACIONES O REEMPLAZO Y REEMBOLSOS

- a) Piezas, partes y accesorios: La Compañía pagará al asegurado el costo de las reparaciones por pérdida parcial y, de ser necesario, del reemplazo de aquellas piezas, partes o accesorios asegurados del vehículo que no fueren reparables, sin restar suma alguna por concepto de demérito; pero se reserva el derecho de efectuar por su cuenta las reparaciones del vehículo o de algunas de sus partes, piezas o accesorios y de elegir libremente el taller que deba efectuarlas.
- b) Inexistencia de partes en el mercado: Si las partes, piezas o accesorios necesarios para una reparación o reemplazo no se encontraran en el co-

mercio local de repuestos, la Compañía pagará al asegurado el valor de las mismas según la última cotización del representante local autorizado de la fábrica, y a falta de este, del almacén que más recientemente los hubiese tenido.

c) Alcance de la indemnización en las reparaciones: La Compañía no está obligada a pagar ni a efectuar reparaciones por daños que no hayan sido causados en el siniestro reclamado y en la fecha en que éste ocurrió, ni que representen mejoras al vehículo. Habrá cumplido sus obligaciones restableciendo en lo posible y en forma tal que el bien quede en las mismas condiciones objetivas que poseía en el momento inmediatamente anterior al siniestro, sin que sean de su cargo los perjuicios derivados de la demora en las reparaciones.

d) Opciones de la Compañía para la indemnización total o parcial: La Compañía tiene el derecho de optar entre reparar, reemplazar o pagar el vehículo de acuerdo con las Condiciones de esta Póliza. Por consiguiente el asegurado no puede hacerle dejación o abandono del vehículo accidentado, ni podrá exigirle el valor del seguro, o su reemplazo por otro vehículo, porque optar por alguna de estas alternativas es privativo del asegurador.

e) El pago de una indemnización en caso de pérdida parcial, no reduce la suma asegurada original.

QUINTA PARTE

CONDICIONES VARIAS

Décima Tercera.- SUMA ASEGURADA

Es entendido que la suma asegurada debe corresponder al valor comercial actual del vehículo y se conviene en que el asegurado la ajustará en cualquier tiempo, durante la vigencia de este seguro, para mantenerla al 100% de dicho valor.

Décima Cuarta.- SEGURO INSUFICIENTE

Si en el momento de la pérdida parcial, el vehículo tiene un valor comercial superior al que figura en la póliza, no obstante el convenio bajo la anterior condición, el asegurado será considerado como su propio asegurador por la diferencia y por tanto soportará la parte proporcional de los daños y pérdidas.

Décima Quinta.- COEXISTENCIA DE SEGUROS

Si en el momento de un siniestro existieran otro u otros seguros amparando la responsabilidad civil, los gastos médicos o el vehículo asegurado, la Compañía sólo estará obligada a pagar los daños y las pérdidas proporcionalmente a la cantidad amparada por ella en cada amparo, excepto cuando se omita maliciosamente la información previa a la Compañía sobre la coexistencia de seguros amparando los mismos intereses, en cuyo caso el asegurado pierde todo derecho a indemnización.

Décima Sexta.- DEDUCIBLE

"Deducible" es el monto, o el porcentaje de la indemnización que invariablemente se deduce de ésta y que, por lo tanto, siempre queda a cargo del asegurado.

En todo caso los porcentajes y montos convenidos como Deducible, se estipularán en los renglones correspondientes del Cuadro de Amparos de este contrato, o en los certificados de seguro que se expidan en su aplicación.

Décima Séptima.- REVOCACION UNILATERAL DEL CONTRATO

La presente póliza puede ser revocada por el Asegurado en cualquier tiempo, mediante aviso escrito a la Compañía, en cuyo caso le será devuelta la prima no devengada, liquidada según la tarifa de seguros a corto plazo.

La Compañía podrá igualmente revocar este contrato, notificando su decisión al Asegurado a su última dirección conocida, con no menos de diez (10) días de antelación, contados a partir de la fecha del envío, en cuyo caso el asegurado tendrá derecho a la recuperación de la prima no devengada, liquidada a prorrata del tiempo faltante para el vencimiento del seguro.

Décima Octava.- SALVAMENTO

El asegurado participará proporcionalmente en la venta del salvamento neto, teniendo en cuenta el deducible y el infraseguro, cuando hubiere lugar a éste último.

Se entiende por salvamento neto el valor resultante de descontar del valor de venta del mismo los gastos realizados por la Compañía, tales como los necesarios para la recuperación y comercialización de dicho salvamento.

Décima Novena.- OBLIGACIONES DEL ASEGURADO EN CASO DE SINIESTRO

a) Al ocurrir cualquier accidente, pérdida o daño, el asegurado o el beneficiario deberá dar aviso a la Compañía, dentro del término de tres (3) días hábiles contados a partir de la fecha en que haya conocido o debido conocer la ocurrencia del siniestro.

b) Deberá dar aviso a la Compañía de toda demanda, procedimiento o diligencia, carta, reclamación, notificación o citación que reciba dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha en que tenga noticia que se relacione con cualquier acontecimiento que pueda dar lugar a reclamación de acuerdo con la presente póliza.

c) Deberá presentar dentro de los (30) días hábiles siguientes al del siniestro, la reclamación correspondiente, acompañada de los siguientes documentos y de cualquier otro que la Compañía esté en el derecho de exigirle referente a la prueba del siniestro y de la cuantía de la pérdida:

1. Prueba sobre la propiedad del vehículo o de su interés asegurable.
2. Copia de la denuncia penal, si fuere el caso.
3. Licencia vigente del conductor, si fuere pertinente.
4. Copia del croquis de circulación en caso de choque o vuelco y de la respectiva resolución de autoridad competente, si fuere el caso.
5. Cancelación definitiva de la matrícula en caso de Pérdida Total por Hurto o Hurto Calificado, y traspaso del vehículo en favor de la Compañía en el evento de pérdida total.

Si el asegurado incumple estas obligaciones, la Compañía podrá deducir de la indemnización el valor de los perjuicios que le cause dicho incumplimiento.

Vigésima.- JURISDICCION TERRITORIAL

Los amparos otorgados mediante la presente póliza, operan mientras el vehículo se encuentre dentro del territorio de las Repúblicas de Colombia, Bolivia, Ecuador, Perú y Venezuela y, mediante convenio expreso, en otros países.

Vigésima Primera.- NOTIFICACIONES

Cualquier declaración o notificación que deban hacerse el asegurado y la Compañía para la ejecución de las estipulaciones anteriores, deberá consignarse por escrito. Será prueba suficiente de la notificación la constancia del envío del aviso escrito por correo recomendado o certificado a la última dirección registrada por cada uno.

Vigésima Segunda.- DOMICILIO

Sin perjuicio de las disposiciones procesales, para los efectos relacionados con el presente contrato se fija como domicilio de las partes la ciudad de Bogotá, República de Colombia.

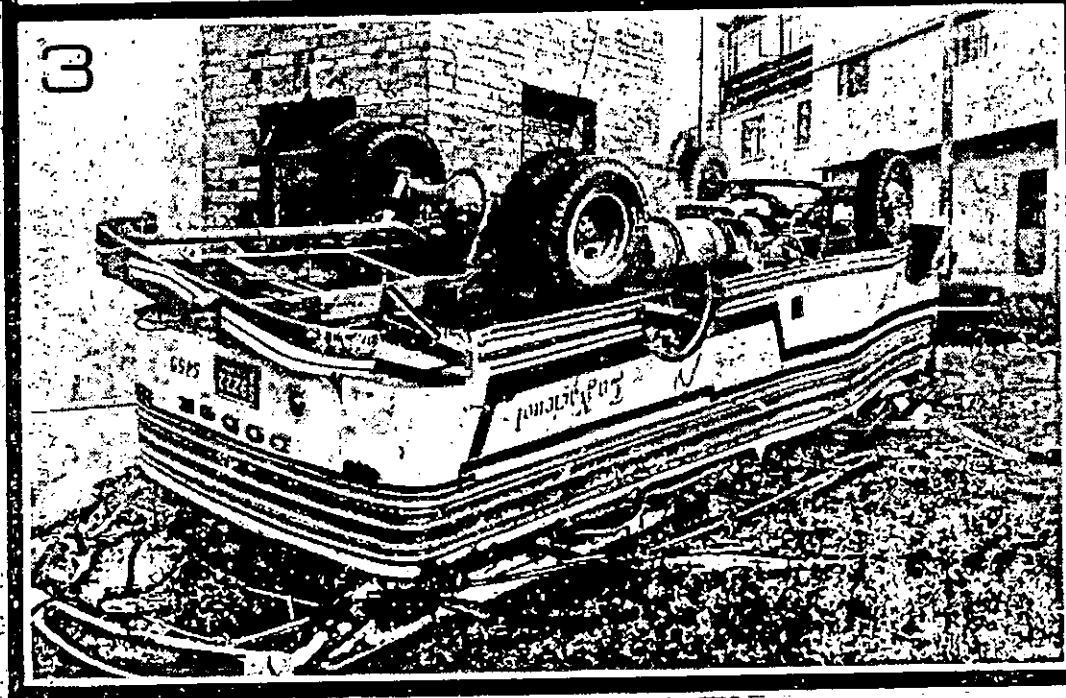
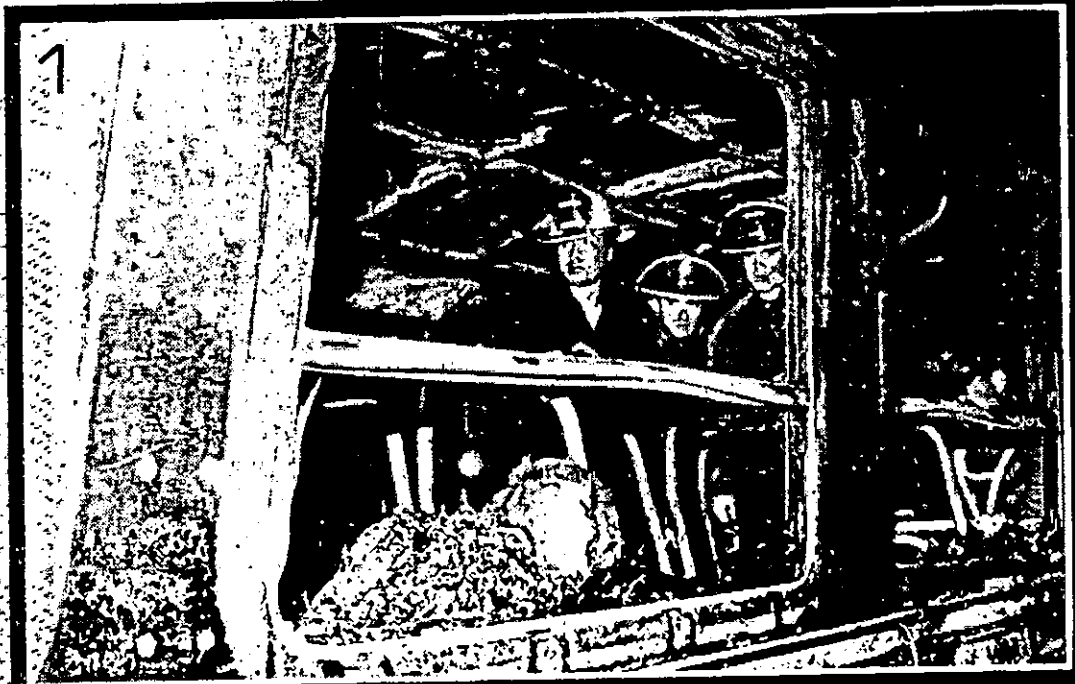
RIESGOS ADICIONALES

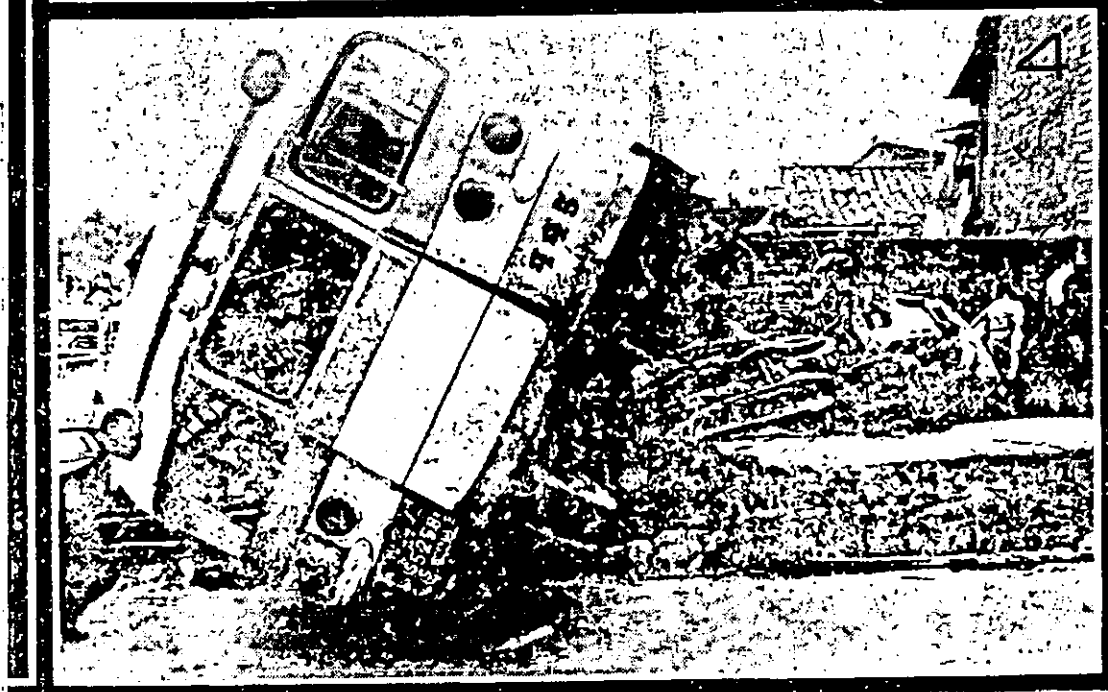
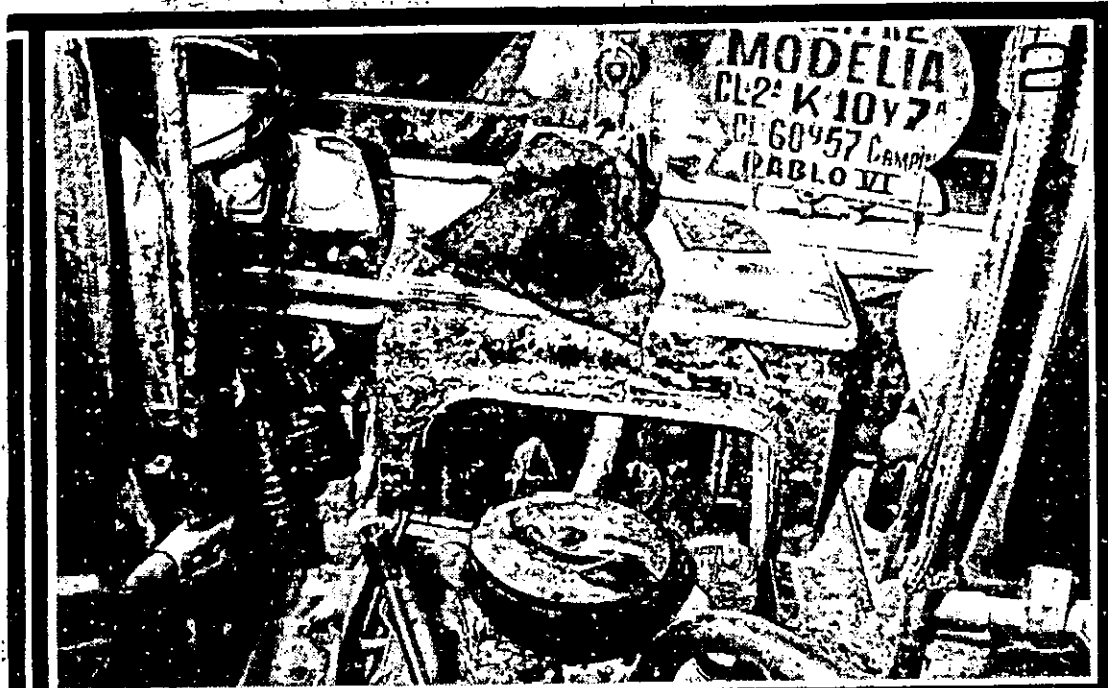
No obstante lo estipulado en el literal 11) de la condición Novena "Exclusiones", mediante convenio expreso podrán ser también asegurados los siguientes riesgos con sujeción a las demás condiciones de la póliza.

TEMBLOR, TERREMOTO O ERUPCION VOLCANICA:

Asegura los daños y pérdidas al vehículo asegurado, causados por Temblor, Terremoto ó Erupción Volcánica.

La 'Muerte en Ruedas'





Problema que persiste



Comenzo Nacional de Regatas

