

AN
7
558 3
9.526
g-8

UNIVERSIDAD DE NARIÑO

FACULTAD DE DERECHO

DEDICATORIA :
TESIS DE GRADO

A DE QUERIDA ESPERANZA
CO-PARTICIPO DE TODAS MIS
HUGO BASTIDAS SANTANDER

" DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO, DE SU INVESTIGACION
Y DE LA RESPONSABILIDAD CONTRAVENCIONAL POR EMBRIAGUEZ "

Pasto, diciembre de 1.976.

TESIS DE GRADO es estrictamente necesario que la amenaza haya de concretarse en resultados funestos, porque como ya dijimos antes, lo esencial en este caso es que la vida o los bienes hayan corrido inminente peligro. O sea, que para que exista el siniestro o se tipifique, lo que se necesita es que concurra el factor peligro aunque no se haga efectivo el factor responsabilidad.

DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO, DE SU INVESTIGACION Y DE LA RESPONSABILIDAD CONTRAVENCIONAL POR EMBRIAGUEZ "

CAPITULO PRIMERO

NOCIONES GENERALES

1. **Definición** En sentido etimológico, sería el cambio o modificación prevista que altera el curso natural de las cosas. En estas circunstancias no se podría entrar a realizar un estudio sobre los temas propuestos si antes no se tiene una noción de lo que constituye un Siniestro automovilario o siniestro de tráfico; un Accidente automovilario propiamente dicho y un Accidente de circulación o contravención.-

Los tres, tienen que ver con la magnitud de sus resultados y sobre todo por sus consecuencias jurídicas.

Empezaremos tratando de dar una definición de lo que entendemos por Siniestro automovilario, que a nuestro modo de ver es la amenaza inminente y de gran magnitud, que como consecuencia de la alteración anormal o violenta, de la circulación de un vehículo automotor o de transporte, corre la vida o la integridad personal de un grupo de personas o de un conjunto de bienes pertenecientes a la comunidad. Para ello pues, es necesario que en el hecho concurren las siguientes circunstancias: a) la creación por parte del hombre o del azar de un hecho que implique un grave peligro o amenaza. Ese hecho, puede ser doloso, culposo o fortuito. b) que el peligro sea inminente o sea que esté a punto de acontecer el mal, aunque al final pueda superarse. c) que el peligro sea grande o de gran magnitud, como en el caso de un choque entre dos buses de pasajeros con lo que peligra la vida de un considerable grupo de personas. d) que lo amenazado sea por lo menos, la vida o la integridad de varias personas y que los resultados pro-

luzcan conmoción en la comunidad y, e) no es estrictamente necesario que la amenaza nociva se concrete en resultados funestos, porque como ya dijimos antes, lo esencial en este caso es que la vida o los bienes hayan corrido inminente peligro. O sea, que para que exista el siniestro o se tipifique, lo que se necesita es que concurran el factor peligro aunque no se haga efectivo el factor resultado. -

Continuamos entonces, por tratar de definir lo que se entiende por Accidente automovilario propiamente dicho. Accidente, por sí solo, significa según el diccionario, caer encima de, sobrevenir, - acontecer. En sentido etimológico, sería el cambio o modificación imprevista que altera el curso natural de las cosas. En estas circunstancias, podríamos decir que Accidente automovilario, es todo cambio, modificación o alteración, ocurrido en las vías públicas, causado por personas, animales o cosas, pero de manera especial por vehículos, del cual resultan lesiones, daños o perjuicios, a la vida humana o a los bienes.-

De acuerdo a esta definición habría que enumerar los siguientes elementos como integrantes del accidente automovilario :

- a) que el hecho ocurra en una vía pública terrestre. También puede ser en una vía particular no pública, pero que puede ser utilizada como tal por su dueño. Se dice que debe ser pública con el fin de poder delimitar la actividad delictiva en el espacio, porque en las vías privadas, no se está obligado a observar las reglas generales del tránsito.
- b) debe producir un hecho que altere o modifique el tránsito normal o circulación de vehículos y peatones, aunque no sea necesario que interrumpa el tránsito.
- c) el hecho, como dijimos en la definición debe haber sido producido por el conductor, por los peatones, los animales o las cosas. Cuando decimos " cosas" nos referimos especialmente a vehículos automotores en la mayoría de los casos. Como decíamos también cuando nos referíamos al Siniestro automovilario, el hecho en este caso puede ser intencional, culposo o con ausencia de culpa, y puede ser causado también por fuerza mayor, por caso fortuito o por avería me-

El accidente automovilístico es una infracción que se consuma, al in-
sánica.

- d) debe ser el producto de una violación de las reglas del tránsito, por cualquiera de las partes, y
- e) como consecuencia de ese hecho, debe producirse daño o lesión a las personas, animales, cosas o vehículos que se encuentren en la vía pública.

Con el fin de que no existan equívocos sobre lo que se debe entender como Siniestro y Accidente automovilístico, es necesario establecer que en el accidente automovilístico, no se amenaza a una colectividad o comunidad, sino a lo sumo a una, dos o tres personas, como por ejemplo, cuando un vehículo atropella a un peatón, sin riesgo para el conductor del vehículo, o como por ejemplo para el caso de que se produzca el choque entre dos vehículos, uno de los cuales está vacío y estacionado y en el otro viaja únicamente el conductor. Lo importante en el accidente, como ya se dijo, es que la colectividad no corra peligro.

Otra diferencia existente entre accidente automovilístico y siniestro, es la de que en el accidente automovilístico el daño o el peligro pueden haber sido insignificantes y sin embargo existir accidente. En cambio, en el siniestro es condición esencial que el peligro haya tenido gran magnitud, o sea que los bienes amenazados hayan sido muchos y múltiples y que por lo mismo causen conmoción pública.-

Habría siniestro por ejemplo, cuando dos buses repletos de pasajeros, que iban en dirección contraria y a setenta u ochenta kilómetros por hora, chocaran, aunque como consecuencia no resultara nadie lesionado, pero por el solo hecho de haber estado en peligro la vida de todos los pasajeros de los dos buses, estaría tipificado el siniestro. En cambio, si los dos buses, marchaban a diez kilómetros de velocidad y chocaron, la vida de los pasajeros no se puso en peligro inminente, sino que más bien fué posible o remoto; no se trataba sino de un accidente automovilístico.-

El Siniestro se puede decir que es un delito de peligro, que se consuma produciendo esta situación de peligro y naturalmente se castiga por el daño o la lesión ajenos.-

El accidente automovilístico es una infracción que se consume, al incurrir, ya sea el conductor, la víctima o un tercero, en violación de las reglas del tránsito produciéndose el choque y los daños materiales, como el homicidio, o las lesiones personales que resultaren de él. En el accidente pues, no se tiene en cuenta la situación de peligro, y el delito que con él se produce se califica por el daño, la lesión o la muerte ocasionada.-

Por último, entre las diferencias entre siniestro y accidente, se debe distinguir, que en el siniestro hay un delito o sea una violación de la ley penal y en cambio, en el accidente automovilístico no hay delito alguno por se, aunque se entiende que de él pueden generarse otros delitos como homicidio, lesiones, daños en cosa ajena, etc.

Establecidas esas diferencias entre siniestro automovilístico y accidente automovilístico, pasemos a definir lo que se entiende por Accidente de Circulación solamente contravencional.

Este se presentaría cuando el cambio, la modificación o alteración de la circulación del vehículo en la vía pública no ha causado a la colectividad, a las personas, a los bienes, lesión personal o patrimonial pero con él han infringido los reglamentos del tránsito, tanto el conductor, como el peatón o un tercero.

CAPITULO II

CAUSAS POTENCIALES

Hechas las anteriores nociones y clasificaciones de lo que denominamos Accidentes de Tránsito, y toda vez que de lo que se trata es entrar al campo de la investigación, de sus orígenes, vamos a analizar lo que podríamos denominar o citar como causas potenciales de accidentes de tránsito.-

De todos es sabido, que los accidentes no ocurren por si solos. Siempre habrá una causa, y es más, una causa que se puede evitar.

Diremos para empezar, que los cuatro elementos del tránsito son: El Conductor, El Peatón, El Vehículo y La Vía.- Es decir que contamos dos elementos humanos y dos de creación humana. De acuerdo al comportamiento y al estado de cada uno de ellos, se les podrá consi-

serar como causantes de los distintos tipos de accidente.
sin instalar las señales de peligro respectivas.

De acuerdo a la clasificación anterior, se puede atribuir al CONDUCTOR, las siguientes faltas, como causas de accidentes:

- No respetar las señales de tránsito colocadas por las autoridades competentes o las indicaciones dadas por los agentes de tránsito.
- Circular con exceso de velocidad.
- Estacionar el vehículo sobre el pavimento en zonas rurales o en sitios no permitidos en zonas urbanas sin colocar las señales de peligro reglamentarias.
- Realizar adelantamientos cuando no se posee una visibilidad apropiada, como en el caso de curvas; cuando la separación con el vehículo que se aproxima en sentido contrario no es suficiente para efectuar la maniobra; o cuando existen obstáculos que limitan la capacidad de la vía.
- Realizar giros sin indicarlos con anticipación mediante las luces direccionales o en su defecto con las señales de mano.
- No aceptar la prelación que tienen otros vehículos en los cruces de acuerdo con la clasificación de las vías.
- No transitar por la derecha.
- Ejecutar maniobras de retroceso en las vías públicas y dar vueltas en "U" en lugares no permitidos por las autoridades.
- Remolcar otros vehículos sin las debidas precauciones.
- Circular detrás de otro vehículo sin conservar una distancia prudencial.
- Retirarse del vehículo sin tomar las medidas necesarias para evitar que éste se ponga en movimiento por sí solo.
- Aprovisionar de combustible con el motor encendido.
- Utilizar radios o equipos de sonido dentro del vehículo con volumen alto que impida escuchar la señales audibles que le hagan otros conductores o los agentes de tránsito.
- Llevar en el asiento delantero un número especial superior de personas a las permitidas por la capacidad propia del automotor, de tal suerte que incomoden la acción de conducir.
- Transportar pasajeros en los vehículos de carga.
- Llevar materiales explosivos, inflamables, corrosivos o venenosos en los vehículos en que se transportan pasajeros.

- Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin instalar las señales de peligro respectivas.
- Conducir en estado de embriaguez o bajo el efecto de narcóticos.
- Conducir cuando tenga cansancio físico con tendencia al sueño o con preocupaciones graves.
- Sobrepasar un cruce cuando el semáforo señale luz roja o amarilla o se le indique "pare".
- Ejecutar maniobras como giros bruscos, frenazos repentinos que obstaculicen o pongan en peligro a los demás conductores.
- No prestar atención en el manejo, lo que dificulta la percepción de las señales que realicen otros vehículos o la presencia de peligro a lo largo de la vía.
- No hacer el cambio de luces plena alta a media baja en viajes nocturnos por vías rurales cuando se aproxima otro vehículo.
- Dejar o recoger pasajeros por el costado izquierdo del vehículo.
- No utilizar a tiempo las luces de los cocuyos o de los faros cuando se aproximan las horas nocturnas, o cuando la velocidad se ve reducida por la presencia de neblina densa o de lluvia.
- No conocer las normas y señales de tránsito y si las conoce no obedecerlas.
- Dejar abandonadas sobre la vía, ramas, piedras, latas, etc. después de una varada y que se convierten en obstáculos con serio peligro para otros vehículos.
- En general, toda actitud imprudente o responsable.

Tratemos ahora lo concerniente al VEHICULO.-

Los accidentes atribuidos al vehículo, tienen su origen especialmente en fallas mecánicas que se pueden describir así:

- Mal estado de conservación y presión de los neumáticos.
- Niveles inapropiados de gasolina, aceite, agua en el radiador y agua destilada en la batería.
- Fallas en los sistemas de freno y dirección.
- Fallas o ausencia de luces traseras, de freno y direccionales.
- Mal ajuste de los faros que proyectan luz blanca plena alta o media baja.
- Ausencia o deficiencia del aparato de señales acústicas, pitos o sirenas.-

- Fallas en las tuberías de los gases de escape que permiten su penetración al interior del vehículo.
- Falta o mal funcionamiento del limpiaparabrisas.
- Mal estado o ausencia de espejos retrovisores.
- Parabrisas fracturado o empañado.
- Cables del sistema eléctrico desprotegidos, con posibilidades de corto.
- Mal estado de los cerrojos de las puertas y del baúl.
- Falta de equipo de carretera, como lámparas de señal, cuñas, herramientas.
- Carencia de extinguidor y, si es el caso, de salida de emergencia.
- También puede considerarse al vehículo como causante de accidentes cuando se encuentra mal estacionado en la vía y sin la debida señalización que indique su presencia.

Veamos ahora lo correspondiente al PEATON .-

El peatón es generalmente más indisciplinado que el conductor y generalmente no obedece ninguna de las reglamentaciones del tránsito. No obstante, su falta de protección física lo expone a mayor riesgo cuando tiene que compartir la vía con los vehículos. Por ésto un gran porcentaje de personas muertas en accidentes de tránsito han sido peatones.-

Interviene el peatón como causa de accidente en los casos que a continuación se indican :

- Efectuar cruces por las vías públicas sin observar las señales dadas por los agentes de tránsito o cuando el semáforo indica luz roja.
- Cruzar por delante de algún vehículo estacionado, puesto que este oculta parte de la calle y no podrá ver si ha por ese lado se acerca otro vehículo. El conductor tampoco podrá adivinar la presencia del peatón que aparecerá de repente.
- No transitar por vías rurales por su izquierda, lo que hace difícil la apreciación del tránsito que se le aproxima.
- No utilizar los andenes para su movilización por vías urbanas.
- No atravesar las vías por las bocacalles o hacerlo en forma de

- Cuando por condiciones atmosféricas y de tráfico se produce diagonal. o desperfectos en la vía y no son oportunamente indicados.
- No emplear las zonas demarcadas especialmente para el cruce de peatones. o carriles en parte o totalmente de un carril.
- Al descender de un autobús tratar de cruzar delante de él.
- Al ingresar en la vía y encontrarse rodeado por el tráfico, titubear o tratar de volver sobre sus pasos, desorientando al conductor.
- Al descender de un autobús que se ha estacionado en el centro de la vía no mirar hacia atrás antes de bajar para alcanzar el andén.
- Bajarse de los andenes en forma repentina al encontrar obstáculos o congestión existiendo la posibilidad de que en ese momento pase un vehículo y lo arrolle.
- Llevar animales sueltos que pueden ser atropellados, causar molestias a los demás o provocar accidentes.
- Realizar juegos próximos a la vía o sobre ella.
- Al transitar varias personas sobre las vías rurales no hacer lo una tras de otra sino hombre a hombre, o en grupo.
- Y en general toda conducta imprudente sobre la vía o en sitios adyacentes a ella.-

Nos ocupamos ahora del cuarto elemento fundamental del tránsito, o sea de la VIA .- Como todos sabemos, es el lugar debidamente acondicionado para la circulación de vehículos y peatones.

la VIA puede ser causa de accidentes en los siguientes casos:

- Curvas sin peralte o con éste mal diseñado, de tal suerte que puedan ocurrir volcamientos o deslizamientos transitando a la velocidad autorizada.
- Por condiciones atmosféricas o de agentes humanos que vuelven lisa la capa de rodamiento, como en los casos de lluvias, cuando el calor hace fluir el asfalto a la superficie, cuando se han dejado desperdicios sobre la vía, especialmente lubricantes.
- Por deficiencias en la señalización o inexistencia de marcas sobre el pavimento que encausen o guíen al conductor cuando la visibilidad se reduce por fuertes neblinas.

- Cuando por condiciones atmosféricas y de tráfico se producen derrumbes o desperfectos en la vía y no son oportunamente indicados con señales preventivas.

- Cuando la vía carece en parte o totalmente de un adecuado sistema de señalización que oriente al conductor y lo prevenga de los peligros permanentes que se avedinen como: secciones angostas, curvas peligrosas, cruces, zonas escolares, pavimento liso, etc.

La anterior cita de las causas potenciales de los accidentes de tránsito, pueden parecer en principio, triviales y sin importancia, sin embargo, como lo veremos más adelante, constituyen por así decirlo, la materia fundamental en la investigación de los accidentes de tránsito, puesto que en la casi totalidad de los casos, juega papel importante uno o varios de ellos, y de su análisis, de su conocimiento, se pueden sacar conclusiones que lleven a la verdad de los hechos en los casos que sean materia de la investigación.- Por lo mismo, del conocimiento o de la ignorancia de tales causas, dependerá la seguridad del conductor, la del peatón y de los bienes de la comunidad.-

CAPITULO III

DE LOS ACCIDENTES POR SUS CAUSAS

CONCEPTO.-

Como de todas las actividades de la vida humana, existen también, para fundamentar la clasificación de los accidentes de tránsito, muchos criterios. Y así se habla por ejemplo, de causas inmediatas o remotas y causas inmediatas o directas en la producción del accidente. A pesar de todo, se considera que, además de los factores temporales y espaciales, existen otras causas que inciden tal vez con mayor frecuencia en la producción de los accidentes de tránsito, como los actos, hechos y conductas de las personas, sean naturales o jurídicas, los elementos físicos, como son los vehículos, los agentes atmosféricos, etc., y los llamados hechos normativos, que no son otros que los preceptos o normas -

que regulan el tránsito cuando son insuficientes o defectuosos.

La clasificación de los accidentes de tránsito por las causas que los producen, y que seguidamente daremos a conocer, se hace en consideración a los actos, hechos, elementos físicos o naturales, personas u objetos que intervienen en el accidente. Tales causas no son excluyentes en la producción de los accidentes, y antes por el contrario, es usual que estos sean el resultado de la convergencia de dos o más de esas causas, lo que a veces hace que la determinación del hecho, acto o elemento que originó el accidente sea difícil de establecer.

1ª.- ACCIDENTES ORIGINADOS POR ACTOS, HECHOS O CIRCUNSTANCIAS PERSONALES DEL CONDUCTOR O CONDUCTORES.-

Concretamente cuando el conductor, por acto u omisión, por negligencia, por descuido, por violación o por ignorancia de los reglamentos del tránsito, o por circunstancias somáticas o síquicas, causa un accidente con prescindencia de la responsabilidad civil, penal o contravencional, lo natural es que ese accidente de tránsito se haya ocasionado por actos, hechos o circunstancias del conductor o conductores.-

El doctor Miguel López Muñiz, en un interesante estudio publicado en la Revista de Derecho Judicial, editada en España en 1.971, al analizar el factor humano como causa del accidente, y específicamente en relación con los elementos síquicos determinantes del accidente imputables al conductor, manifiesta que existen causas somáticas que afectan el organismo del conductor y disminuyen su capacidad general para conducir, y que esas causas somáticas pueden consistir en defectos físicos no compensados, tales como defectos visuales o acústicos, insuficiencia motora, etc. - por ejemplo, que suelen dar a accidentes por falta de visualización de vehículos y por aproximación lateral. O que pueden consistir también en defectos orgánicos de carácter general, en alteraciones orgánicas transitorias, tales como catarros, enfermedades ligeras, etc.

Y por otra parte, pueden existir causas síquicas, tales como

la falta de conocimientos, la inestabilidad emocional. Se ha llegado a comprobar que los reincidentes en accidentes automovilísticos presenta con frecuencia muestras de inestabilidad emocional, con frecuentes discusiones familiares, dificultades para el estudio, vida sexual desordenada, etc. Compagina en este aspecto, la frase de MCFARLAND, cuando dijo: " Tal como vive el hombre, así conduce ".-

Y continuando con las causas síquicas, vemos también como influyen las Toxicomanías, tal por ejemplo la influencia del alcohol, de la cual nos ocuparemos en capítulo aparte; las actitudes antisociales peligrosas, los conflictos personales, las enfermedades mentales, y otras causas generales, como la rutina, el cansancio, etc.

Naturalmente que en la clasificación del profesor Miguel López Muffiz, se hace hincapié en las anomalías somáticas y síquicas como únicas determinantes del accidente por el factor humano, dejando, desafortunadamente por fuera, la comisión de accidentes de tránsito ocasionados por actos, hechos o condiciones personales del conductor que se encontraba en perfectas condiciones síquicas y somáticas, al momento del accidente, como es el caso de la conducción desatenta o negligente, así sea por dos o tres segundos, que son más que suficientes para dar lugar al accidente.-

Es necesario entonces, ampliar un poco más el concepto en la clasificación de las causas del accidente de tránsito, con base en los factores humanos, y para ello, lo más indicado sería analizarlo por el acto humano en sí, o sea desde el punto de vista del hombre, y entonces tendríamos que se producirían "Accidentes de tránsito ocasionados por la ignorancia o por el conocimiento erróneo de los reglamentos de tránsito", tanto de parte del conductor como del peatón o de un tercero; las dos posibilidades serían negativas.-

2º ACCIDENTES DE TRANSITO CAUSADOS POR DEFICIENCIAS O FALLAS EN LA ATENCION.-

Cuando el conductor, el peatón, vuelve su mirada hacia un obje

to que se da o interrumpe en el andén o en el vehículo, el mero hecho de poner la vista no implica que haya puesto su atención en el objeto, porque se trata apenas de un conocimiento, sino que es indispensable que ese objeto pueda ser retenido en la conciencia del hombre tal como aparece, a fin de que la persona pueda asentar la atención, concentrarse en ella, volver la vista hacia ese objeto, como sería el caso de un conductor que va mirando hacia adelante, hacia la vía, y de pronto, a un lado de esa vía, ve algo que trata de cruzar delante de su vehículo. Entonces, " se vuelve " hacia eso que ha surgido de improviso y ve que es una persona, un niño o un animal. Ve que es un estudiante, porque alcanza a mirar su portafolios, que viene corriendo y que no ha visto el vehículo; entonces, el conductor, concentra su atención y frena o desvía el auto para no atropellarlo. En este caso, la atención evitó el accidente.-

Pero desde el punto de vista jurídico, las fallas en la atención reciben el nombre de negligencia, o sea la falta de cuidado de atención o de esmero en lo que se ha encomendado, o sea el manejo del vehículo; o se denomina distracción, cuando el conductor o el peatón, en este último caso, el niño, bien por estar preocupado por llegar a su casa o a su escuela, o por estar "soñando" o pensando en otras cosas, desatiende la aparición del vehículo y se olvida de los reglamentos que debe observar en la vía. Es claro que en estos casos, surge en la mayoría de ellos lo que sabemos denominar como " el instinto de conservación " y a veces, como en el caso anterior, evitanos también el accidente.-

3º ACCIDENTES DE TRANSITO CAUSADOS POR INCLINACIONES Y TENDENCIAS.

Hay otro factor humano, que es causa eficiente de accidente y son las inclinaciones y tendencias del conductor o peatón, así también como sus estados síquico-somáticos, patológicos, etc. que predisponen, o condicionan la conducta humana. Desde el punto de vista de las inclinaciones, tendencias, estados síquico-somá-

ticos, como causa de accidentes de tránsito, se encuentra el del trastorno emocional del conductor a consecuencia de un trauma - o de un disgusto familiar o personal, que lo lleva a un estado - de excitación o depresión o de angustia, que hace que se obnuble y que su percepción se retarde, y que al surgir un hecho inesperado, que en un estado normal no hubiera producido accidente, se resuelve en un choque de vehículos, en el atropello de un peatón, valetc.

Causas de depresión u obnubilación por ejemplo son: la muerte - del cónyuge, la penuria económica, la enfermedad de un pariente, el despido del trabajo, la solicitud de divorcio del cónyuge o - la reconciliación con el mismo, las aventuras sexuales, el triunfo o la derrota de sus jefes políticos, el ganarse una lotería, haber sido atracado, el cambio de residencia, el final de los estudios, etc. todo ello, puede contribuir a deprimir o a levantar optimismo y por ende a obnubilar su percepción.-

4º ACCIDENTE DE TRANSITO OCASIONADO POR UNA FALSA APRECIACION DE HECHO.

El acontecer de un hecho, acto o circunstancia en la vía, puede hacer que el conductor o el peatón, mediante la intuición, aprecie cuál es la situación real del peligro o de la amenaza que surge del andén. Para ello, el conductor aprecia en cuestión de segundos, el hecho que tiene ante sí y lo valora tomando de inmediato una decisión para evitar, eludir o maniobrar los efectos del accidente que iba a provocarse o que se provoca, o del peligro que lo amenaza. Ejemplo de estos sería el de no hacer el "pare" o viajar en contravía por ir distraído, con lo cual se envuelve una amenaza o peligro que va a concluir en un accidente. Lo importante en este caso, es que una vez se haya dado cuenta de la realidad, el accidente, haya alcanzado a evaluarse o apreciarse para poder evitarlo: por tanto, la causa del él obedecerá a - falta de valoración adecuada de la realidad; pero es natural que la carencia de ella se habrá de resolver en un hacer o no hacer -

sin ejecutar maniobra alguna, absteniéndose completamente de frenar para impedir el accidente o aminorar sus efectos nocivos.

5º ACCIDENTES CAUSADOS POR ERRORES, FALLAS O DEFICIENCIAS EN LA DECISION TOMADA POR EL AGENTE PEATON O TERCERO, PARA IMPEDIR EL ACCIDENTE O PARA MENGUAR SUS RESULTADOS.

Es importante distinguir en este caso, que la falla en la valoración o apreciación de que hablamos en el anterior punto, no es lo mismo que la falla o el error en la decisión, porque bien puede ocurrir que se haya valorado correctamente la realidad de los hechos, y sin embargo, la decisión tomada por el agente o peatón o conductor, no sea la más indicada para evitar el accidente o para aminorar las consecuencias, o, también que se hay estimado falsamente la realidad y no obstante ésto, al decidirse, por coincidencia se haya tomado precisamente la determinación correcta para evitar el accidente.

En cuanto hace relación a la decisión como la precipitación, que es tomar una determinación sin evitar no meditar que es la más conveniente o no para evitar el accidente; la inoportunidad que consiste en tomar una decisión, cuando por motivos temporales y espaciales no es la más adecuada para el fin perseguido; la imprudencia con todas sus secuelas, como la temeridad, la osadía, el atrevimiento, etc., es decir, el tomar decisiones reñidas con el sentido común con la realidad.-

6º ACCIDENTES CAUSADOS POR INSUFICIENCIA, INHABILIDAD O INCAPACIDAD DEL CONDUCTOR, PEATON O TERCERO.-

Por último, dentro de los factores determinantes del accidente como producto del acto humano, tenemos el de los accidentes causados por insuficiencia, inhabilidad o incapacidad del conductor, peatón o tercero, al realizar o ejecutar físicamente la maniobra encaminada a evitar el accidente o aminorar sus efectos. Esta es una falla o deficiencia en el hacer, en el doble sentido de hacer realizando algo, como frenar a destiempo o no virar la dirección a tiempo para evitar el choque, y el hacer omitivo, es decir, actuar

sin ejecutar maniobra alguna, absteniéndose completamente de frenar. Aquí el conductor o el peatón, ha valorado adecuadamente la realidad y ha tomado la decisión acertada, como por ejemplo, virar el vehículo hacia la derecha saliéndose del carril por donde avanza pero por impericia o por inhabilidad en la realización de tal maniobra, no ejecuta el desvío en forma técnica y acontece el accidente. O sea, para hablar más claro, que hay una falla o deficiencia en la habilidad o actitud física del conductor, del peatón, del ciclista, para evitar el accidente.-

Como dijimos antes, estas seis causas anotadas, son las que determinan accidentes de tránsito desde el punto de vista del aspecto humano. Sin embargo, en una misma persona pueden concurrir dos o más de estas causas de accidentes, así por ejemplo, es bastante común, que concorra la imprudencia, o sea la falla en la decisión, con la impericia o inhabilidad, estos es, con la falla en la ejecución de la maniobra evasiva, o también con la falla en la valoración de la realidad, que podía ser por ejemplo, falla en la estimación de la velocidad de la marcha, lo cual conduce a que por apreciación errónea se tome una decisión equivocada, motivo del accidente.-

CAPITULO IV

DE LOS ACCIDENTES CAUSADOS POR CULPA DE LA VICTIMA O POR CULPA DE TERCEROS.

Para analizar esta clase de accidentes, diremos que la víctima no únicamente puede ser el peatón, sino que puede ser el conductor, el pasajero o quien viaje en otro vehículo.

Las causas por actos o por culpa de la víctima, pueden ser también de origen síquico y somático, para los casos de la anormalidad del ofendido o por fallas en la atención, de las que ya habíamos anteriormente.-

En principio diremos que con relación a la víctima, pueden presentarse dos posibilidades :

a) CONCURSO DE CAUSAS, o sea que puede ocurrir que el accidente

que se encuentren en la vía,
de tránsito, sea causado por hechos imputables, por una parte,
al conductor del vehículo, que supongamos salió ileso, y por
la otra, a actos o hechos o condiciones de la víctima, que pue
de ser el peatón o pasajero: en este caso se estará en presen
cia, desde el punto de vista penal y contravencional, de un
concurso de causas y no de una coautoría, el cual puede resol
verse en un conjunto de culpas, si es que hay lugar a imputa
ción penal o contravencional. Aquí es importante destacar que,
en materia civil, cuando el accidente se debió a culpa del
conductor del vehículo y a culpa de la víctima, habrá lugar a
la llamada "compensación de culpas" que se encuentra consa
agrada en el artículo 2357 del C.C. acción de perjuicios a cargo
de los terceros responsables.

b) COOPERACION CULPOSA .- El accidente de tránsito también
puede ocasionarse por culpa exclusiva de la víctima o por ac
tos de ésta, como cuando del acto imprudente o descuido de
dos o más peatones necesariamente se derivó el accidente, o
cuando el acto negligente de un peatón, sumado al acto impru
dente de un ciclista, da lugar a que sean arrollados por un
vehículo.-

En este caso, cuando el accidente de tránsito se generó ú
nicamente o principalmente por actos hechos de dos o más víctimas,
tengan estas la calidad de peatones, conductor, ciclista, etc.,
si la actividad aunada de las víctimas fué la causa eficiente
del accidente, la conducta de los ofendidos recibe el nombre
de cooperación culposa en las causas del accidente que exime
de toda responsabilidad civil, penal y contravencional al con
ductor del vehículo accidentado que salió ileso.-

En los casos de accidentes ocasionados por terceros que fís
icamente no están presentes en el momento del accidente, pero
que en forma directa o por medio de sus órganos o instrumentos,
de actos o hechos de sus empleados o dependientes, o hechos o
cosas que están bajo su cuidado o dependencia como animales o
maquinaria, dan lugar a que un vehículo se accidente, con resul
tado de lesiones a pasajeros o usuarios, choques de vehículos,
atropellos a peatón, ciclista, o colisiones con tercer objeto-

que se encuentren en la vía. que trata la jurisprudencia, en rela -
ción con la responsabilidad civil extracontractual, fundada por
Para que pueda hablarse del accidente acusado por hecho, acto
o conducta de tercero, es necesario que estos hayan sido factor de
terminante del accidente. Tales hechos de terceros van desde los
actos propiamente intencionales, como el homicidio agravado por me -
dio del siniestro ferroviario o automovilístico, del que trata el -
artículo 363 del C.P., las manos criminales paracobrar un seguro,
hasta el propio suicidio, fallido o no, pasando por todas las ga -
mas de la conducta culposa, temeraria, negligente o imprudente de
tales terceros, que da lugar, como en el caso anterior, a respon -
sabilidad civil, penal y contravencional, o mera responsabilidad -
civil, que se resuelve en la indemnización de perjuicios a cargo -
de los terceros responsables.

También pueden considerarse hechos de tercero, los acciden -
tes originados en una conducta negligente o descuidada por parte -
del dueño del automotor que no conducía el vehículo accidentado o
de la empresa transportadora, cuando éstos no tomaron todas las -
medidas de seguridad y control encaminadas a reemplazar las partes
averiadas o defectuosas del vehículo, por los medios de su autoridad.
les confería para imponer al conductor medidas de control y seguri -
dad en el manejo del automotor. Tales omisiones o actos negligentes
por parte del propietario del vehículo, que como es obvio, no debe -
rá estar manejándolo en el caso que se comenta, para que pueda tener
calidad de tercero, y de la empresa transportadora, darán base al -
reconocimiento y pago de las indemnizaciones civiles, sea que se tra -
te de responsabilidad civil, contractual o extracontractual. Tienen -
igualmente la calidad de terceros las empresas fabricantes o ensam -
bladoras de vehículos, partes o repuestos que por deficiente cali -
dad o por no reunir los requisitos mínimos de seguridad, por rotura
o avería fueron causa eficiente del accidente.

El concepto de terceros se toma aquí con respecto a la causación
física del accidente; por tanto, el propietario del vehículo que no
lo conducía en el momento del accidente, o la empresa transportadora,
no tendrán el carácter de terceros para efectos de la exoneración de
responsabilidad civil de que trata el artículo 1003, numeral 1º del
código de comercio, respecto de la responsabilidad contractual, ni -

gieron al día - 19 - tra algunos preceptos del Código Nacional de Transportes, los accidentes se incrementarían, más, por mayor grado, de muchos de los accidentes que azotan al país. Baste decir, sin perjuicio de lo que adelante se dirá, que ese factor se relaciona con la indebida o ilegal expedición de licencias para conducir, la falta o inadecuada señalización en las vías públicas, el defectuoso diseño o construcción de éstas o su insuficiente conservación o mantenimiento, el ejecutar reparaciones de vehículos en tales vías sin tomar las medidas precautelativas de que trata el artículo 2356, numerales 2ª y 3ª del C.C., así como remover los pavimentos, losas y calzadas sin colocar en la vía las señales preventivas para que no sufran daños quienes por allí transiten, sobre todo en las horas de la noche, etc., la imposición de recomendaciones al gobierno nacional, concretamente por el INTRA y el INCOMEX, a fin de que se importen al país equipos inadecuados que, por no estar diseñados o contruidos para nuestro medio topográfico, prontamente sufren deterioros, averías o daños que desembocan en accidentes de tránsito; la ineficacia de las autoridades policidas y las del tránsito para sancionar a los contraventores del Código Nacional de Tránsito Terrestre, y en general, la irrupción administrativa, cáncer éste que en materia de transporte corroe al país, conforme se reconoció plenamente en el primer seminario nacional de accidentes de tránsito, reunido en Bogotá en 1.974, como en los casos anteriores, en estos últimos pueden concurrir varios factores en el acaecimiento del accidente de tránsito, por hechos, actos u omisión de la administración pública, con hecho o acto de un tercero, culpa de la víctima o víctimas, hecho o acto del conductor, etc. Lo importante, en uno y otro caso, es determinar cuál fué la causa eficaz primordial y prioritaria que dió lugar al accidente.

CAPITULO VI

DE LOS HECHOS NORMATIVOS

Esos consisten en la defectuosa o insuficiente legislación del tránsito nacional. En realidad, cabe anotar, que si se cum-

plieran al pié de la letra algunos preceptos del Código Nacional de Transportes, los accidentes se incrementarían, pues, por ejemplo, existen las antitécnicas disposiciones sobre las distancias de seguridad, consignadas en el artículo 149 de dicho código; la proyección máxima para los ases de la luz media a siete metros de distancia, estipulada en el artículo 57, y la forma incompleta, contradictoria y anárquica como se redactó lo concerniente a la maniobra de adelantamiento, en los artículos 135 y 136.-

Los hechos normativos de las acciones, se diferencian de los hechos o actos de la administración pública en que los primeros no dan lugar a la acción indemnizatoria, y en cambio, los hechos o actos de administración sí dan fundamento para demandar indemnización, al tenor de lo preceptuado por el artículo 68 del Código Contencioso Administrativo en concordancia con lo estipulado en el artículo 28 del decreto 528 de 1.964.-

CAPITULO VII

DE LOS FACTORES EXTERNOS

FACTORES ORIGINADOS EN EL VEHICULO.- Es indudable que como factor mecánico el vehículo es determinante per se de muchos accidentes de tránsito. Al respecto, López Muñiz, expone: "Ya hemos hablado de la posibilidad de relación entre la avería y el accidente, pero tenemos que insistir en la necesidad de considerar que muchas veces, los fallos mecánicos son causa directa o indirecta de elevado número de siniestros." En realidad, las averías de los vehículos accidentados se investigan en muy contadas ocasiones, y no siempre se tienen en cuenta, por considerarse más trascendente la actuación de las personas. Sin embargo, varios actores han llegado a afirmar que el estado mecánico de los vehículos interviene, al menos parcialmente, en un once por ciento de los accidentes corporales: en Estados Unidos se cifra en un trece punto cinco el número de accidentes en los que el estado de los vehículos ha sido la causa principal. En España, según datos suministrados a la prensa internacional, el porcentaje se eleva a catorce punto nueve por ciento.- Pero si tenemos en cuenta la

antigüedad de muchísimos vehículos accidentados o nó y la escasa investigación que sobre la parte mecánica se realiza, este porcentaje tendría que elevarse seguramente mucho más, como se afirma.-

En la producción de averías concurren multitud de causas. la primera de ellas es el desgaste natural producido por el uso, pero a ésto, que pudiera considerarse como circunstancia lógica, viene a oponerse la obligación del conductor de revisar cuidadosamente el vehículo, de preveer las posibles deficiencias y de corregir las que observare; y junto a la responsabilidad del conductor o propietario en su caso se une la de los talleres de reparación, que muchas veces actúan sin control de su obra ni garantía de ninguna clase.-

Generalmente, las averías y los daños de los vehículos dan lugar a que el accidente se califique como de caso fortuito - caso fortuito que tratándose de responsabilidad civil extracontractual exonera de responsabilidad al conductor, al propietario del vehículo y a la empresa transportadora, no así en el caso de responsabilidad civil contractual, pues en ésta, la empresa transportadora será responsable de los daños y perjuicios que sufra el pasajero o la carga transportada, como consecuencia del accidente, salvo que el caso fortuito revistiera las características de la fuerza mayor, en cuanto a la imprevisibilidad e irresistibilidad; en consecuencia, si la empresa transportadora, el propietario del vehículo que no viaje en él, o el conductor con sus hechos, culpas, actos u omisiones, diere lugar a que no se revisara el vehículo, a que no se le sustituyera piezas desgastadas o en mal estado de servicio, y como resultado de ello ocurrió el accidente, en este evento se estará en presencia de caso fortuito acaecido por hecho o culpa de las personas mencionadas, quienes debido a que la industria del transporte es una actividad peligrosa, están siempre obligadas a emplear toda la diligencia, el cuidado y la pericia necesarias, en calidad de transportadoras precavidos e inteligentes, para prevenir el accidente, para evitarlo, o para aminorar sus efectos.-

En los accidentes de tránsito ocasionados por averías o fallas en el vehículo, sobre todo cuando la pieza o parte del automotor que falló, nueva o de reciente reposición, el caso fortuito usualmente ocurre o concurre con los llamados actos o hechos del conductor, propietario del vehículo o de la empresa transportadora, estimados estos dos últimos como terceros para los fines de esta clasificación, desde el punto de vista de la causación física.-

Por ellos es necesario establecer e investigar si el conductor del vehículo, su propietario o la empresa transportadora tomaron, antes de ocurrir la avería o falla mecánica que desembocó en el accidente, toda la diligencia, la pericia y el cuidado indispensables para garantizar el perfecto funcionamiento del automotor, y, en especial, de sus órganos de seguridad, pues si se demostrare que omitieron tales diligencias, habrá que buscar en estas personas, a cuyo cargo estaba la inspección, el cuidado y la vigilancia continua del automotor, la causa eficaz del accidente, y no podrá hablarse de un caso fortuito puro, ocasionado por mera falla o avería mecánica, sino de un caso fortuito preparado por hecho o culpa de cualquiera de los sujetos mencionados.-

Sobre este tipo de causas convergentes entre la avería y la falla humana es el caso de mencionar lo que la respecto dice López Muñiz; "Algunas de las averías son perfectamente cognoscibles hasta por personas que no tengan grandes conocimientos de los motores y mecanismos. Es más: todos los conductores debieran tener por lo menos una ligera idea de las piezas fundamentales de los vehículos y de sus posibles averías, porque aunque muchas de ellas no pueden repararse más que por personal técnico, la aparición de los síntomas debe ser apreciada por el conductor para ordenar sus reparaciones.-Por otra parte, los gerentes y mecánicos de los talleres debieran tener conciencia de su responsabilidad por los arreglos y las averías que apreciaron y no arreglaron -

En los accidentes de tránsito ocasionados por averías o fallas en el vehículo, sobre todo cuando la pieza o parte del automotor que falló, nueva o de reciente reposición, el caso fortuito usualmente ocurre o concurre con los llamados actos o hechos del conductor, propietario del vehículo o de la empresa transportadora, estimados estos dos últimos como terceros para los fines de esta clasificación, desde el punto de vista de la causación física.-

Por ellos es necesario establecer e investigar si el conductor del vehículo, su propietario o la empresa transportadora tomaron, antes de ocurrir la avería o falla mecánica que desembocó en el accidente, toda la diligencia, la pericia y el cuidado indispensables para garantizar el perfecto funcionamiento del automotor, y, en especial, de sus órganos de seguridad, pues si se demostrare que omitieron tales diligencias, habrá que buscar en estas personas, a cuyo cargo estaba la inspección, el cuidado y la vigilancia continua del automotor, la causa eficaz del accidente, y no podrá hablarse de un caso fortuito puro, ocasionado por mera falla o avería mecánica, sino de un caso fortuito preparado por hecho o culpa de cualquiera de los sujetos mencionados.-

Sobre este tipo de causas convergentes entre la avería y la falla humana es el caso de mencionar lo que la respectivo dice López Mufiz: "Algunas de las averías son perfectamente cognoscibles hasta por personas que no tengan grandes conocimientos de los motores y mecanismos. Es más: todos los conductores debieran tener por lo menos una ligera idea de las piezas fundamentales de los vehículos y de sus posibles averías, porque aunque muchas de ellas no pueden repararse más que por personal técnico, la aparición de los síntomas debe ser apreciada por el conductor para ordenar sus reparaciones.-Por otra parte, los gerentes y mecánicos de los talleres debieran tener conciencia de su responsabilidad por los arreglos y las averías que apreciaron y no arreglaron -

FACTORES CAUSALES REITERATIVOS Y MIXTOS

voluntariamente. Son varios los autores que se han ocupado de este tema y parece indiscutible que, apareciendo la relación de causa a efecto, puede repetirse contra el que arregló mal la avería.-

Existen algunos casos en que la mera avería mecánica de un vehículo produce un accidente en otro,. Tal es el caso de la rotura del cárter con salida de aceite, que supone averías para el automovilista que la sufre pero puede sufrir la caída de un motorista o el despiste de otro vehículo. Al igual ocurre con las averías del alumbrado, al quedar un vehículo abandonado sin luces, contra el que se estrecha otro automóvil." Hasta aquí las apreciaciones de López Nuñez.-

FACTORES RELATIVOS A LA VIA.

También, y especialmente en nuestro medio, son causa eficiente de muchos siniestros de tránsito, la defectuosa construcción, reparación o mantenimiento de las vías públicas.- Así como el vehículo es el elemento activo, pues es el que se desplaza por las calzadas, la vía es el elemento pasivo, en su calidad de mera faja de rodamiento, que, según esté bien o mal diseñada, mejor o peor construída, adecuada o inadecuadamente conservada, puede ser origen y causa eficaz del accidente de tránsito.- En nuestro medio por sobre todo, se peca por trazados de defecto y diseño, carriles angostos en extremo, mala construcción del piso de la calzada, curvas sin visibilidad, sin peralte, cambios imprevistos de rasantes, etc.-

FACTORES FISICOS Y EXTERNOS

Estos factores son los ocasionados por inundaciones, avenidas, derrumbes como el de Quebradablanca en el departamento del Meta o el de La Josefina a uñ en Mariño, temblor, terremoto, animales salvajes o de otra clase carentes de dueño, etc. que son causa eficaz del accidente de tránsito, factores éstos, que para efectos jurídicos, reciben el nombre de fuerza mayor .-

FACTORES CAUSALES REITERATIVOS Y MIXTOS

Los ocho factores que hasta ahora se ha analizado, pueden reintegrarse o combinarse, concurrir coetánea, sucesiva o alternativamente en la génesis, desarrollo, evolución y consumación del accidente de tránsito o siniestro automovilario. Por ello, en la investigación de las causas, deberá ante todo esclarecerse cuál de los factores estudiados fué el determinante, esto es, la causa "eficiente", que, en relación de causa-efecto, tanto desde el punto de vista físico como psicológico y somático, encadenó la secuencia de hechos, conductas o actos que temporal y espacialmente desarrollaron y evolucionaron hasta culminar en el accidente o siniestros de tránsito.-

Cuando un mismo acto, conducta o hecho, factor causal, es el que se reitera, por ejemplo, "traerse el PARE" repetidas veces, mantener en autopista o vía, velocidad superior a la autorizada o a la que la prudencia indica, dadas las condiciones de la vía, etc., se estará ante factores reiterativos homóneos.-

Cuando el hecho nocivo es el resultado de la concurrencia de dos o más factores de distinto género, que en forma coetánea o sucesiva y alternativa, desde el punto de vista causal, en lo físico, lo síquico o lo somático, dan lugar al accidente, se estará en presencia de un siniestro causado por factores mixtos. En este caso, los factores concausales deberán ser distintos y cada uno de ellos haber concurrido en forma eficaz al advenimiento del hecho nocivo; así por ejemplo, la imprudencia del conductor que viaja en contravía, hecho del conductor, sumado a la falla de la máquina, frenos dirección, etc., factor originado en el vehículo; o el más común hecho del agente, por negligencia, imprudencia, etc., sumado a la culpa de la víctima, por negligencia, imprudencia, etc., hecho de la víctima; la característica fundamental en la conurrencia de causas tanto reiterativas como mixtas en el advenimiento, desarrollo y consumación del accidente, consiste en que al llevarse a cabo la investigación, en forma clara y precisa, puede establecerse cuáles hechos, actos o conductas fueron los que, de manera eficiente, en decir, cuáles fueron los motivos, hechos, actos e con-

cas, hicieron que el accidente o el siniestro se consumara, esto es, que tuviera ocurrencia fáctica.-

Planteado así el problema, se vé como en cuestiones de respón- sabilidad civil, penal, policiva, contravencional y administrativa, es insuficiente nuestra legislación, y de modo específico en lo que a tránsito se refiere, ya que poco o nada dice acerca de la forma cómo debe repararse, compensarse o dividirse la responsabi- lidad penal, civil, contravencional, etc., en aquellos accidentes o siniestros automoviliarios que tuvieron su origen o causa eficiente en la reiteración de uno o varios factores o en la conurrencia de factores distintos, como la concurrencia de factores por culpa del conductor, culpa de la víctima, etc., con hechos o actos de la administración pública, hechos de terceros, factores originados en el vehículo, factores relativos a la vía o calzada.-

Importa aclarar que cuando se usa la expresión "causa eficiente" o eficaz, se está empleando este concepto no solo en el sentido de "causa física", sino en el sentido general de todo hecho, acto o conducta que conforme a las leyes biológicas, síquicas, sociales, etc., y según los principios estadísticos en casos similares o seme- jantes, predeterminan o se resuleven en un particular resultado.-

POR HECHO COMPLEJO DE LA CIVILIZACION

Un problema casi insoluble se presenta cuando, pese haberse he- cho todas las investigaciones, todos los análisis requeridos por la ciencia y la técnica para precisar cuál u cuáles fueron los factores que en forma eficiente determinaron el accidente, no se puede llegar a conclusión cierta. En estos casos, el accidente o siniestro recibe la denominación de accidente complejo por hecho de la civilización.

Efectivamente, en atención al gran desarrollo de la ciencia, la tecnología, cibernética, electrónica, etc. la multiplicidad de nor- mas jurídicas, la complejidad del tránsito, el crecido flujo de vehí- los por las vías públicas, los factores metereológicos, irrupción de hechos tipificados, como la fuerza mayor, etc., se ha hecho cada vez más difícil y complejo establecer las causas determinantes del accidente, es decir, cuáles fueron los motivos, hechos, actos o con-

ductas que dieron lugar al hecho nocivo, sobre todo cuando han concurrido simultánea, sucesiva y alternativamente varias causas, tanto en el origen o génesis de accidente, como en el desarrollo, evolución o consumación.

Es por ello por lo que, al hacerse en forma exhaustiva y científica la investigación se llega en ocasiones a concluir que las diferentes concusas o factores que concurrieron en la génesis, desarrollo, evolución y consumación del accidente, no estaban ligados entre sí por relación de causa efecto, es decir, no estaban encadenados en forma causal, pero que precisamente tal concurrencia de factores, producto casi del azar, en un determinado espacio temporal, fueron los motivos indirectos o mediatos y a veces también inmediatos, que dieron lugar al accidente.

El accidente complejo es frecuente en las grandes supercarreteras y autopistas, en los cruces y avenidas concurridas, cuando se estrellan ocho o diez vehículos, casos en los cuales, adelantada la investigación por los medios más idóneos, como la fotografía, inclusive infrarroja, análisis de laboratorio, peritajes de ingenieros especializados en mecánica automotriz y en investigación de accidentes, ingenieros de vías, exámenes psiquiátricos, clínicos y de laboratorio, etc., se llega a la conclusión que el accidente fué el resultado de la "concurrencia" de múltiples factores o causas relacionadas entre sí, pero por azar y no por factores de causalidad, causa eficiente en el ámbito espacio-temporal, concurrieron en determinado momento, hasta desembocar en el accidente de tránsito, tales son, por ejemplo: la concurrencia de tráfico intenso por tratarse de una "hora pico", con la señalización objetivamente normal pero subjetivamente deficiente para el conductor, por la presencia de hechos externos, como el humo, lluvia, niebla, polvo, etc., que en determinado momento hacen difícil percibir las señales, o cuando estas se alteran por corto circuito, radio, inundación, etc., todo ello aunado a la presencia intempestiva de animales en la vía, como perros, ganado vacuno o caballar, malas condiciones atmosféricas como la lluvia,

rayo, ventisca, huracán, viento, etc.; la incapacidad de agentes de tránsito o de policía vial para adoptar las medidas adecuadas a fin de normalizar el tránsito en una situación de emergencia; o la presión psicológica de otros conductores, pasajeros, público en general, como gritos, uso desmedido del pito, injurias es decir, la masificación de la gente, lo que se traduce para algunos conductores en ofuscación, angustia; las fallas leves de carácter ocasional y momentáneo de los vehículos, sobre todo en sus frenos, dirección, sistema eléctrico y de luces, así se trate de vehículos de reciente construcción; los trabajos públicos en la vía que fueron oportunamente señalizados, para indicar los sitios o lugares de peligro pero que con el transcurso del tiempo o de los hechos de tercero, o de las cosas, han sido desmejorados o cambiados, insuficiencia, fallas, errores en los reglamentos del tránsito, tanto por parte del Código Nacional de Transporte Terrestre como por los reglamentos locales que rigen en cada ciudad; el mal diseño de la calzada, carretera o vía, especialmente por defectos de peralte, falta de visibilidad, cambio brusco de rasantes, etc.

Es incuestionable que cuando concurren, cuatro, cinco o más de las causas o factores antes enunciados, en forma concausal alternativa o sucesiva, siempre y cuando cada uno de estos factores, no esté encadenado entre sí en relación con la causa-efecto, sino que haya obrado en forma independiente pero coetánea a la génesis, al desarrollo, la evolución y consumación del accidente, será muy difícil, por no decir imposible, determinar o establecer, cuál o cuáles fueron las causas determinantes o eficientes del accidente o siniestro de tránsito.-

A tal concurrencia de causas o factores autónomos independientes, pero simultáneos, alternos y sucesivos que originaron su desarrollo y consumación se le denomina accidente de tránsito determinado por hecho complejo de la civilización, el cual, como ya se dijo, en el fondo tiene su raíz y fundamento mediato en el progreso, crecimiento y desarrollo de la ciencia actual, de la tecnología moderna y, concretamente, de la industria del automovilismo,

asignación de responsabilidad, demostrando, culpa de la víctima, fuerza mayor, caso fortuito donde sea viable la excusa, o hecho de -

penal, civil y administrativamente del accidente y de sus consecuencias.
de los nuevos sistemas viales y de transporte, de las nuevas conductas sociales y humanas.-

Sin embargo, mientras lo anterior no ocurra, especialmente -
Para que pueda hablarse de accidente complejo determinado por un exterior fatal, no habrá lugar a responsabilidades cuando el hecho complejo de la civilización, es necesario que se acrediten los siguientes requisitos:

1ª Que exista multiplicidad de causas o factores que en forma coetánea, alterna o sucesiva concurren a la génesis, al desarrollo, evolución y consumación del accidente, y que cada uno de tales factores o causas, individualmente considerado, no pueda estimarse por sí mismo como causa eficiente de aquel, es decir, como factor determinante del accidente.-

2ª Que no hubieran concurrido otras causas, cada causa o factor, por sí mismo, no habría sido suficiente para causar el accidente.
último aparte relacionado con lo que se ha denominado "accidente de tránsito por hecho complejo de la civilización", que la investigación en los casos de accidentes de tránsito no es na-

3ª Que no exista relación de causalidad, es decir, encadenamiento de causa-efecto, entre las distintas causas o factores que concurren al accidente. Con ello quiere indicarse que un factor, motivo o causa del accidente, no puede ser determinante o condicionante de otro u otros factores distintos, aunque la concurrencia de todos ellos haya dado lugar al accidente o siniestro.

4ª Imposibilidad de determinar cuál o cuáles fueron los factores o causas eficientes y necesarios para la consumación del accidente.
fundaciones de instrucción en caso de presentarse el accidente de tránsito.-
natural que las actividades investigativas más importan -

Como este tipo de accidentes día a día se incrementa, el fenómeno del llamado "accidente por hecho de la civilización" debe dársele un tratamiento jurídico adecuado, tanto desde el ámbito de la responsabilidad penal, como de la responsabilidad civil, administrativa y contravencional. En consecuencia, es necesario, por ejemplo, crear la presunción de responsabilidad en materia penal, partiendo del supuesto de que en caso de accidente o de siniestro, por ser la conducción de vehículos una actividad peligrosa, y por el solo hecho del accidente, el conductor del vehículo estará obligado a responder, hasta cuando destruya la presunción de responsabilidad, demostrando, culpa de la víctima, fuerza mayor, caso fortuito donde sea viable la excusa, o hecho de -

tercero, penal, civil y administrativamente del accidente y de sus consecuencias.-

Sin embargo, mientras lo anterior no ocurra, especialmente en materia penal, no habrá lugar a responsabilidad cuando el accidente ocurra por hecho complejo de la civilización.-

El personal que hace parte del equipo investigativo debe tomar las siguientes medidas con el fin de hacer más efectiva y pronta su labor en el sitio o lugar del siniestro:

CAPITULO VIII

DE LA INVESTIGACION DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

MEDIDAS PRELIMINARES .-

Hemos visto en el capítulo anterior y en especial en su último aparte relacionado con lo que se ha denominado "Accidente de tránsito por hecho complejo de la civilización", que la investigación en los casos de accidentes de tránsito no es nada fácil, y por lo mismo, la realización de esa investigación debe ocupar la atención de los funcionarios encargados de efectuarla, observando para ello aspectos fundamentales en su proceso.-

Nos encontramos entonces ante el hecho de saber qué pruebas deben practicarse y cuáles datos deben recogerse por parte de los funcionarios de instrucción en caso de presentarse el accidente de tránsito.-

Es natural que las actividades investigativas más importantes en este caso se deberán realizar en el mismo lugar de los acontecimientos por obvias razones. De ahí, que consideramos importante tener en cuenta los siguientes pasos:

INFORMES DE ACCIDENTE .- Secuencia a seguir por la persona a quien se informa de un accidente.-

- a) Obtener información mediante las siguientes preguntas:
 - Dónde sucedió el accidente ?
 - A qué horas sucedió ?
 - Qué tan grave fué ?
 - Vió Ud. el accidente ?
 - Ya se han movido lesionados y vehículos ?
 - Está bloqueado el tráfico ?
 - Se ha llamado una ambulancia ?

- Se pidió una grúa ?
- Se dió aviso al Cuerpo de Bomberos ?

b) Ordenar traslado de personal y equipo necesario de investigación de acuerdo a la información obtenida.-

MEDIDAS DE TRASLADO AL SITIO DEL ACCIDENTE.-

El personal que hace parte del equipo investigativo debe tomar las siguientes medidas con el fin de hacer más efectiva y pronta su labor en el sitio o lugar del siniestro:

- Seleccionar la vía más rápida de acceso.
- Pensar en el tiempo necesario para trasladarse.
- Pensar en la congestión del tráfico.

- Conducir en forma segura.

- Llevar consigo el equipo necesario.

INVESTIGACION EN EL SITIO DEL ACCIDENTE.-

El investigador deberá realizar, una vez se encuentre en el sitio del accidente, las siguientes labores preliminares:

Primera fase

- Localizar conductores y testigos
- Tomar fotografías del accidente
- Medir las huellas de frenado y anotarlas con cuidado
- Levantar el croquis del accidente y localizar puntos de referencia
- Retirar los vehículos colisionados o que produjeron el accidente a un sitio cercano donde no entorpezca el tráfico.-

Segunda fase

- Anotar la violación a la reglamentación sobre tránsito
- Anotar en forma concisa cada una de las versiones de los conductores
- Averiguar cómo ocurrió el accidente
- Revisar cuidadosamente la información obtenida y constatar que no falte ningún dato de importancia
- Informar a los conductores sobre las diligencias que deben efectuar ante las autoridades competentes

- De ser posible, determinar la velocidad de los vehículos
- Examinar el estado mecánico de los vehículos para comprobar posibles daños en frenos, cambios, luces, etc.
- Elaborar el croquis del lugar del accidente y el de los lugares adyacentes para conocer la trayectoria de los vehículos.

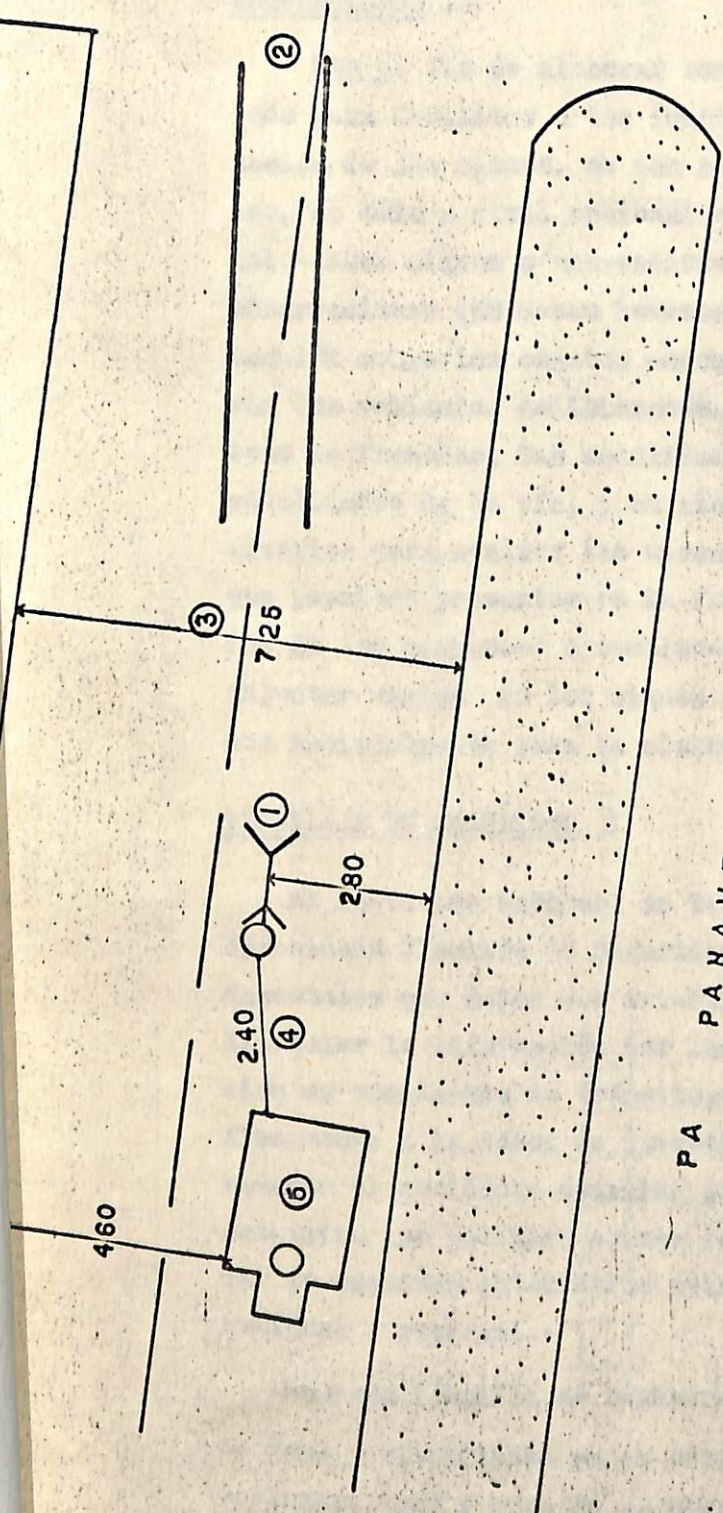
LEVANTAMIENTO DE CROQUIS Y CONVENCIONES

Una de las pruebas esenciales para el caso de la investigación en los accidentes de tránsito, es el de la elaboración de croquis no únicamente para el caso del informe del accidente sino para el de la reconstrucción posterior de los hechos.

Es necesario observar entonces una cierta técnica para la elaboración de esos croquis o planos, para cuyo efecto deberá valerse de la Topografía que es el arte de medir distancias horizontales o verticales entre puntos y objetos de la superficie terrestre, medir ángulos sobre líneas terrestres y establecer puntos de referencia y ángulos previamente determinados. El objeto será el de medir extensiones de terreno tomando los datos necesarios para representar sobre un plano a escala su forma y características. La Topografía se divide para su objetivo en : ALTIMETRÍA y PLANIMETRÍA. La altimetría tiene en cuenta las diferencias de nivel entre los diferentes puntos del terreno. La Planimetría mide solamente las distancias horizontales.

Entonces, en el croquis que se elabore del accidente, se harán constar, además de todos los objetos que se encuentren en el lugar del accidente, fuera de la ubicación del vehículo o vehículos colisionados, el sitio en el que se encontraron las víctimas y todas las medidas necesarias y puntos de referencia que sirvan para una posterior confrontación.

Habíamos de la necesidad de elaborar un segundo croquis y plano de los lugares adyacentes al lugar del accidente, con el fin de poder determinar hechos importantes tales como la trayectoria de los vehículos, el área de frenada, el área de visibilidad, etc.-



PA PANAMERICANA

- 1 OCCISO
- 2 HUELLA FREXADA
- 3 MANCHO CARRIL PANAMERIC
- 4 DISTANCIA DE OCHDE EL OCC PARTE TRASERA DE VOLOU
- 5 VOLQUETA SIX PLACA T.
- 6 DIRECCION VEICULO

ORIENTACION NO LOCALIZACION D

POSTE DE ILUMINACION

POSTE DE TELE ENERGIJA

HIDRANTE

TAPA DE ALCA

CONVENCIONES .-

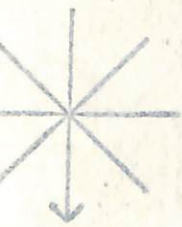
Con el fin de elaborar convenientemente los croquis y sobre todo para facilitar a los funcionarios investigativos la interpretación de los mismos, se han adoptado ciertos signos convencionales, no solo a nivel nacional colombiano, sino a nivel internacional.- Esos signos o convenciones se refieren no solamente a las observaciones que deben hacerse sobre el sitio del accidente sino también sobre los objetos encontrados, la situación en que quedaron los vehículos colisionados, la dirección que traían, los rastro de frenadas, las modalidades del terreno, las calidades y modalidades de la vía, y en fin, toda clase de observaciones necesarias para evaluar las circunstancias del accidente, de manera que permitan presentar en la forma más perfecta posible la realidad de los hechos.- A continuación de esta página nos permitimos adjuntar varias de los signos convencionales que han sido admitidos nacionalmente para la elaboración de croquis y planos.-

PLANILLAS DE SEGURIDAD

El Instituto Nacional de Transportes, INTRA, ha elaborado la denominada Planilla de Seguridad, que comprende los aspectos fundamentales que deben ser investigados y la forma cómo se va a diligenciar la información por las personas que hacen la investigación de accidentes de tránsito.- Esta Planilla contribuye muy eficazmente a la labor de investigación, por cuanto describe plenamente el accidente ocurrido por la información que se solicita, determina las posibles causas del hecho y permite además, adelantar un registro estadístico sobre accidentes de tránsito a nivel nacional o regional.-

En esta Planilla se registran los siguientes datos:

- Zona y visibilidad en el sitio del accidente.
- Lugar, fecha y hora de la ocurrencia del accidente.
- Los seres contra quien se presentó el accidente, peatón, bicicleta, animal, vehículos de tracción animal, otro vehículo, etc.
- Identificación de los vehículos, en cuanto a placa, marca, modelo, clase de vehículo, clase de servicio y empresa a la que está vinculado cuando se trata de un vehículo de servicio público.

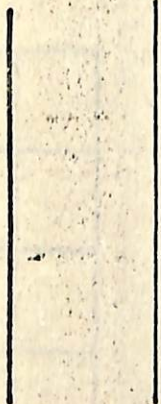


BORDE DEL ANDEN, SEPARADOR O PAVIMENTO

LINEA ZONAS DE PEATONES, PARE O MARCA EN EL PAVIMENTO.



BORDE DEL ANDEN, SEPARADOR
O PAVIMENTO



LINEA ZONAS DE PEATONES, PARE
O MARCA EN EL PAVIMENTO.

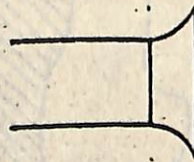


LINEA SEPARACION DE CARRI-
LES

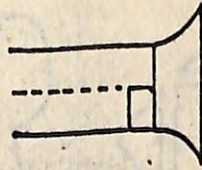
LINEA AUXILIAR DE REFERENCIA



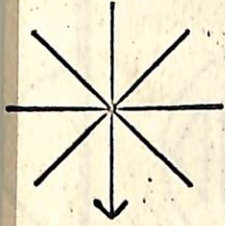
VIA FERREA



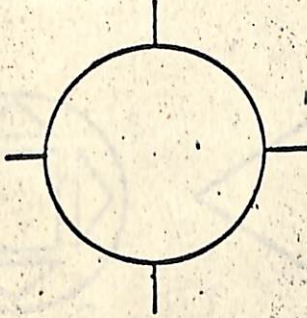
DEMARCACION ZONA DE
PEATONES



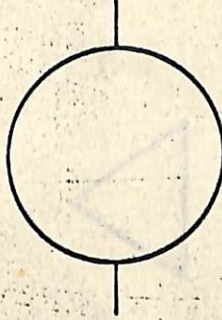
DEMARCACION ZONA DE
PARE



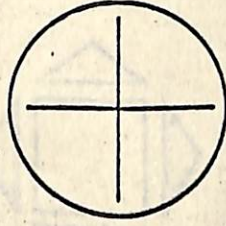
ORIENTACION NOI
LOCALIZACION DI



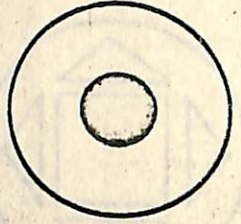
POSTE DE ILUM



POSTE DE TELEI
ENERGIA.

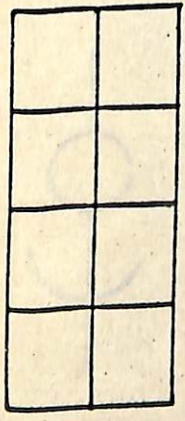


HIDRANTE



TAPA DE ALCA

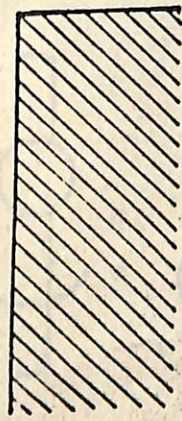
ANEXO 4. -Convenciones sobre vías, señales, etc. (B)



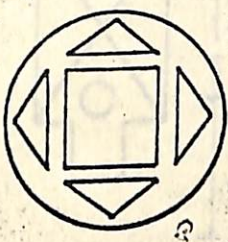
REJILLA DE ALCANTARILLA.



SEÑAL DE CONTROL



CONSTRUCCION



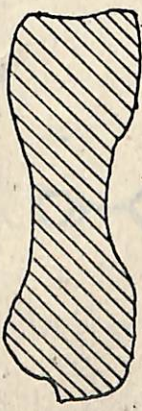
SEMAFORO EN PEDES
FUNCIONAR



MURO



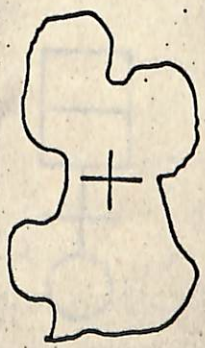
SEÑAL DE SEMAFORO



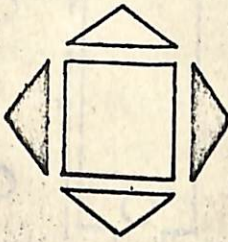
ZANJA O HUECO EN LA VIA



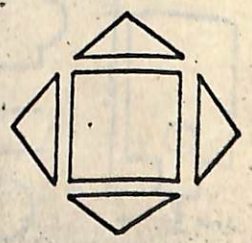
SEÑAL DE SEMAFORO



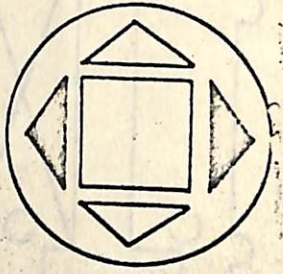
LOCALIZACION DE ARBOL



SEMAFORO COLGAN-
NANDO



SEMAFORO COLGANTE SIN
FUNCIONAR.



SEMAFORO DE PEDE
CIONANDO

INFORME DE ACCIDENTE DE TRANSITO

Fecha del accidente _____ Dia de la semana _____

Lugar donde ocurrió _____ - 33 -

Distante de _____ Distante de _____

Identificación de los conductores en cuanto a nombre, cédula, sexo, edad, profesión, estado físico, lesiones, defectos físicos, licencia de conducción, experiencia en el manejo, dirección de residencia, etc.

Identificación de los peatones o pasajeros lesionados en cuanto a : nombre, cédula, edad, sexo, defectos físicos, estado físico, lesiones, profesión, dirección domicilio, etc.

Infracción de los conductores, tales como: adelantar a otro vehículo en subida, en curva, por la derecha, transitar en contravía, desobedecer señales de tránsito, exceso de velocidad, exceso de pasajeros, dejar o recoger pasajeros fuera de los paraderos, interrumpir el tránsito, no respetar "pares", etc.

Actuaciones de los conductores, tales como : iba de frente, viraba a la derecha, o a la izquierda, estaba estacionado, frenaba, iniciaba la marcha, retrocedía, salía del establecimiento.

Actuaciones de los peatones, tales como: cruzaba la vía en zona no demarcada, salía detrás de vehículos estacionados, estaba sobre la cebra, subía o descendía de un vehículo, empujaba o reparaba un vehículo, caminaba o jugaba en la vía.

Condiciones de los vehículos, tales como: defectos en los frenos, luces, dirección, llantas malas o lisas, llantas reventadas, rotura del eje, sobrecarga, etc.

Lugar de impacto describiendo si es en: la parte delantera, derecha o izquierda, costado derecho o izquierdo, parte trasera de derecha o izquierda, y la parte trasera del vehículo.

Características de la vía, anotando si es pavimentada o nó, con aceras, seca, húmeda, resbalosa, en construcción, con huecos o zanjas profundas. Si era una vía, doble vía, en subida o bajada, si había derrumbes o material suelto y si existía señalización.

En la Planilla de Seguridad se hace constar igualmente datos relacionados con los testigos, médico que practicó el examen sobre alcoholismo, si hubo reconocimiento, el informante, el inspector de tránsito, etc.-

DIRECCION DEPARTAMENTAL DE TRANSPORTES Y TRANSITO DE

INFORME DE ACCIDENTE DE TRANSITO

PARTE No. _____

Fecha del accidente _____ de 19 ____ Día de la semana _____ Hora del accidente _____

Sitio donde ocurrió _____ Dista de _____ Carretera _____

Distante de _____

El Accidente ocurrió con: Peatón Otro Automotor Salido de la carretera Objeto
 Animal Ferrocarril Bicieta Otros

Causa principal del accidente _____

Razón por la cual no vió el peligro _____

Tiempo Claro Lluvioso Nublado

Sector Construído Campo abierto

SUPERFICIE Seca Húmeda Sin Pavimento Cemento
 Gravilla Pavimento Macadam Petrolizada

Describir defectos de la vía: _____

Ancho-de la carretera calzada _____ Mts. Berma _____ Mts. Hay líneas separadoras? _____ Signos? _____ Semáforos? _____

VEHICULOS Y CONDUCTORES

Placa No.	Placa No.	Placa No.
Marca	Marca	Marca
Modelo	Modelo	Modelo
Color	Color	Color
Parte dañada	Parte dañada	Parte dañada
Costo aproximado del daño \$	Costo aproximado del daño \$	Costo aproximado del daño \$
Defectos del vehículo que contribuyeron al accidente	Defectos del vehículo que contribuyeron al accidente	Defectos del vehículo que contribuyeron al accidente
Huellas de frenada Mts.	Huellas de frenada Mts.	Huellas de frenada Mts.
Conductor	Conductor	Conductor
Pase de No.	Pase de No.	Pase de No.
Dirección	Dirección	Dirección
Defectos físicos del conductor	Defectos físicos del conductor	Defectos físicos del conductor
Qué hacía el conductor	Qué hacía el conductor	Qué hacía el conductor
Velocidad al ver el peligro Kms. p. h.	Velocidad al ver el peligro Kms. p. h.	Velocidad al ver el peligro Kms. p. h.
Ha ingerido licor	Ha ingerido licor	Ha ingerido licor
No. de pasajeros	No. de pasajeros	No. de pasajeros

Nombre de cosas dañadas diferentes a vehículos: _____

Describir lo sucedido, dando el sentido de tránsito de vehículos y peatones _____

LESIONADOS

NOMBRES	Conductor, Pasajero, Peatón	VEHICULO	EDAD	CLASE DE LESION	DIRECCION	FUE CONDUCIDO A	FUE CONDUCIDO POR

TESTIGOS

NOMBRES	EDAD	RESIDENCIA	DIRECCION	TELEFONO	OCCUPACION	OBSERVACIONES

Nombre de otras autoridades presentes: _____

Informe adicional: _____

LLENASE ESTE INFORME CON LETRA TIPO IMPRENTA.

LAS PRINCIPALES CAUSAS DEL ACCIDENTE PUEDEN SER:

Conductor embriagado	No ceder la vía	Luces defectuosas
Exceso de velocidad	No hacer señal	Falla de señales
Velocidad insegura	Visión oscura	Equipo incompleto
Señal de tráfico	Señal tren defectuosa	Peatón embriagado
Sobre línea central	Violacion de ciclista	Defecto conductor
Parqueo peligroso	Peligroso uso de luz	Caminar peligroso
Cruce peligroso	Dormido	Peatón causante
Paso peligroso	Impidiendo tráfico	Imprevisión
Siguiendo muy cerca	Frenos defectuosos	Otras causas

EL INFORMANTE,

 Firma

 No.

 Nombre

 Hora en que actuó el funcionario

Véase croquis al respaldo

LOS CONDUCTORES PUDIERON ESTAR:

Conduciendo derecho	Arrancando del parqueadero	parqueado
Torciendo a la derecha	Parando sobre la vía	Retrocediendo
Torciendo a la izquierda	Pasando otro carro	Resbalando
Torciendo en U	Evitando peatón u obstáculo	Arancando en la vía
Arrancando o parando	Golpeando y huyendo	Otros

También hay en la Planilla un espacio para que el informante anote los datos sobre Seguros y las aclaraciones que crea conveniente y un corto resumen de la forma cómo ocurrió el accidente.

Al dorso de la Planilla de Seguridad se debe levantar el croquis del accidente utilizando las convenciones adecuadas, varias de las cuales anexamos a este trabajo, para representación gráfica de cada uno de los elementos del accidente. Al pie de la Planilla aparece la orientación donde se debe indicar solamente la dirección Norte con la inicial (N) y la flecha correspondiente. Además se hace una evaluación de primera mano, de los daños de los vehículos y de las cosas, incluyendo el nombre del objeto y del propietario, de acuerdo al informe de los peritos evaluadores.

Como se puede ver, la Planilla de Seguridad constituye un documento valioso para efectos de la investigación de los accidentes de tránsito, y de la cual se puede valer el funcionario investigador para perfeccionar el proceso.-

Como una buena parte de los accidentes de tránsito tiene como causa mecánica la falla en el sistema de frenos, queremos referirnos a lo concerniente a la investigación por las huellas de frenada.-

Empezaremos por definir, QUE SON HUELLAS DE FRENADA

Las huellas de frenada son las impresiones dejadas en el pavimento por las llantas del automotor al deslizarse sobre él, después de haber aplicado los frenos y continuar el desplazamiento hasta detenerse en completo.-

La fuerza que mueve el vehículo, después de que sus llantas dejan de rodar y simplemente se deslizan, se conoce como FUERZA DE INERCIA, y podemos experimentar sus efectos cuando al viajar dentro de un vehículo y detenernos súbitamente, nos sentimos lanzados hacia adelante.

Esta huella se produce porque la fuerza de fricción entre llantas y pavimento se opone a la fuerza de inercia del vehículo, y como el pavimento es más resistente que la llanta, necesariamente esta última se gasta, dejando sus partículas adheridas al pavimento.-

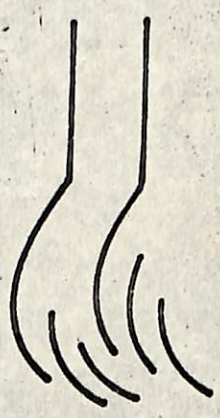
HUELLA DE FRENADA



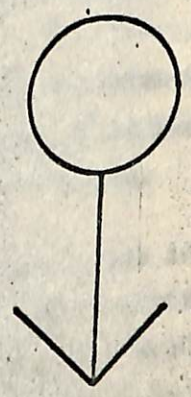
HUELLA DE PATINADA



HUELLA DE FRENADA
CON ARRASTRE



DIRECCION QUE LLEVABA
EL VEHICULO



más la distancia posible, se obtiene la distancia probable que
PROCEDIMIENTO PARA TOMAR HUELLAS

Antiguamente los investigadores, a más de tomar una gran cantidad de medidas, muchas veces innecesarias sobre la ubicación de los vehículos, tomaban una medida de la frenada partiendo de la primera huella y terminando en la parte posterior del vehículo, si se encontraba en el lugar del accidente o donde terminaba la huella - en caso contrario.

Este solo hecho cambia radicalmente los resultados, pero el error máximo estaba en que se tomaba una sola medida y se concluía diciendo que la distancia así obtenida era proporcional a la velocidad del vehículo. Es fácil comprender que para una misma velocidad no puede ser igual la distancia de frenada si solo frena una llanta o si por el contrario frenan todas. La técnica actual tiene en cuenta las características del vehículo y la clase de piso donde marca las huellas.

Los americanos han perfeccionado una Tabla de Cálculo para el uso de investigadores que consiste en tres columnas especialmente graduadas, las cuales corresponden en su orden, a distancia, velocidad y coeficiente de fricción. Como el sistema de medida usado por los norteamericanos es también el inglés; se ha efectuado la conversión al sistema métrico decimal.

Como en las investigaciones de los accidentes de tránsito nos interesa la velocidad, serán la fricción y la longitud de la huella frenada, los datos con los que se debe contar para deducirla.

Primero la distancia. Para hallarla se debe comenzar por identificar cada una de las huellas de las llantas. En algunos accidentes esta tarea se hace difícil debido a que el vehículo ha dado volteretas y las huellas toman formas caprichosas. Sin embargo, un poco de entretenimiento es fácil saber en dónde comienza la huella y en dónde termina. Una vez identificadas, se toman sus medidas a partir del punto en que sin mayor esfuerzo se distingue la huella. Al sumar las medidas de todas las huellas se tiene la distancia posible. Esta distancia, se sitúa en la columna correspondiente a "distancia" tal como se indica en la Tabla de Cálculo. En caso de que la huella no sea muy clara y se dude del sitio donde comenzó, se toma la medida de duda en cada una de las llantas y con la suma de estas medidas

más la distancia posible, se obtiene la distancia probable que se debe colocar también en la columna de "distancia".

El paso siguiente será, encontrar el coeficiente de fricción del terreno para lo cual se procede en la siguiente forma: como se sabe que conociendo la distancia y la velocidad se puede deducir del coeficiente de fricción, se toma un vehículo igual o similar al que dejó las huellas y con él se procede a efectuar un experimento. A determinada velocidad, se hace una frenada en el lugar en que se efectúa la investigación. Se toma las medidas de la frenada en el sitio y se encuentra la distancia. Como conociendo la velocidad y la distancia solo resta colocar estas medidas en la Tabla de Cálculo y unir los puntos así obtenidos, en cuya prolongación, al cortar la tercera columna, se encuentra el coeficiente de fricción.

Conociendo los datos necesarios para hallar la velocidad que se investiga, basta con unir el coeficiente de fricción hallado en el experimento anterior con la marca de las distancias posible y probable.

Se vé entonces que esa línea divide la columna central correspondiente a la velocidad en dos puntos que corresponden al resultado de la velocidad que marchaba el vehículo. Experimentos realizados han demostrado que en casos de huella perfectamente definida se acierta sin error en la velocidad y en casos más complicados se encuentra un error de un 5 % sobre la velocidad real que no altera el resultado de la investigación.-

CALCULO DE LA VELOCIDAD POR LA HUELLA DE FRENADA.

De la observación técnica de las huellas dejadas por las llantas de un vehículo deduce el investigador gran cantidad de información que le hace posible más tarde, no solo hacer una reconstrucción de los hechos sino también localizar el vehículo que ha dejado las huellas.-

Mirando las huellas es posible saber con bastante aproximación la hora en que fueron marcadas, estado de la vía, tipo de llantas usadas, clase de vehículo, peso del mismo y su distribución, pre-

sión de las llantas, características especiales de las mismas, los movimientos del vehículo y la velocidad del mismo al producirse la frenada.

Todos los datos anteriores son muy importantes, pero en la investigación del accidente es primordial el saber a qué velocidad marchaba el vehículo en el momento del accidente. Para aclarar este punto, es necesario estudiar solamente las huellas de la frenada, de las cuales ya nos habíamos ocupado anteriormente.

DISTANCIA DE REACCION.-

Los investigadores deben considerar que desde que el conductor observa el peligro hasta que coloca su pié en el freno, transcurre un espacio de tiempo, durante el cual el vehículo recorre una distancia que varía con la velocidad del vehículo. Este dato es sumamente importante para determinar a qué distancia del sitio de impacto estaban los vehículos, cuando los conductores percibieron el peligro y si de acuerdo con esta distancia era posible o no evitar el accidente.

Por ejemplo: un vehículo que viajaba a cien kilómetros por hora, recorre 21 metros, desde que el conductor nota el peligro hasta que pone su pié en el pedal del freno. De ahí en adelante debe apreciar la huella de frenado.

La suma de la distancia de reacción más la distancia de frenado, da la distancia total de parada.

CAPITULO IX

DEL ALCOHOLISMO EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

CONOCIMIENTO DEL PROBLEMA.- Dentro del factor humano, una de las circunstancias que mayormente ocurren en forma eficiente a causar el accidente de tránsito es el alcoholismo del conductor, pasajero o peatón, etc. Por ello se hace indispensable analizar brevemente la insidencia del alcohol en el comportamiento del conductor y de más usuarios de las vías públicas. Los factores psico-somáticos se ven profundamente alterados cuando el conductor, peatón, etc., ingie-

re bebidas alcoholicas, pues según la cantidad del alcohol ingerido el metabolismo de la persona y demás factores individuales, determina el grado de embriaguez e intensidad de los trastornos síquicos y físicos en el conductor o peatón.-

Se ha demostrado clínicamente que, en resumen, según el contenido del alcohol en la sangre, se producen, entre otras, las siguientes alteraciones:

- a) Descenso manifiesto en el tiempo de reacción ante los estímulos (señales de peligro, prohibitivas, preceptivas, irrupción de un tercer objeto en la vía, cruce imprevisto de un peatón por la calzada, etc.), lo que se resuelve en lentitud para quitar el pié del acelerador y presionar el pedal del freno, o para virar el timón de la dirección a fin de ejecutar la maniobra de evasión, reacción que será tanto más retardada cuando más complejo sea el estímulo o la maniobra de evasión aconsejada.
- b) Alteración de las funciones sensoriales, con pérdida de agudeza visual, de las percepciones táctiles, auditivas, etc., lo cual implica una disminución manifiesta de los mecanismos de defensa y de alerta para prevenir o evadir el peligro, .
- c) Pérdida de la destreza física, esto es, de la habilidad para realizar operaciones o funciones que requieren selectividad, coordinación (concurrencia de determinada velocidad, con viraje del timón al tomar una curva en terreno húmedo) y organización cronológica (incordinación en la aceleración, cambio a neutro, hundimiento del pedal de embrague, retiro suavemente de este pedal y nueva aceleración para realizar el cambio, etc.), lo que se resuelve en "jalonazos", detenciones violentas del vehículo y aún la rotura de las partes esenciales.-
- d) En cuanto a las funciones superiores del raciocinio y el pensamiento abstracto, éstas solo se alteran por encima del tercer grado de alcoholemia. Es evidente que el alcohol desinhibe al individuo, creándole inicialmente estado de euforia; desarrolla en él, determinaciones impulsivas y debilita la eficacia de su juicio, es decir, libera su síquismo inconsciente, poniendo al descubierto su personalidad tanto síquica como nerviosa y moral.-

CLASIFICACION DE ALCOHOLICOS CON RELACION AL ACCIDENTE DE TRANSITO

El doctor Juan Carlos Negret, en su obra "ALCOHOL Y TRANSITO" publicada en 1.974, clasifica a los conductores alcohólicos en los siguientes grupos:

- a) El conductor alcoholista crónico : es probablemente el individuo que corre el mayor riesgo de accidente. No solo a causa de sus frecuentes intoxicaciones, sino también, por la disminución progresiva de sus capacidades, resultantes de un deterioro crónico.
- b) El conductor irresponsable que bebe : este grupo comprende los sujetos caracterizados por su imprudencia y falta de observancia de las reglas de tránsito. Dicho comportamiento no es más que una extensión de actitudes generales de insubordinación, agresividad y poca adaptación social. La observación de estos individuos hace comprender fácilmente que el riesgo de producir un accidente aumenta significativamente cuando los mismo actúan bajo los efectos del alcohol.
- c) El conductor normal que bebe : es probablemente el caso más común. Individuos medianamente prudentes, que no son alcoholistas pero que, al conducir en momento en que han consumido cantidad intoxicante de bebidas, aumentan considerablemente el riesgo de verse envueltos en accidentes.-
- d) El conductor "intoxicado" : Refiriéndose específicamente a aquellas personas que consumen compuestos farmacéuticos, cuya acción inhibitoria sobre el sistema nervioso central, puede ser grandemente potenciada al beber alcohol. Es el caso de pacientes que reciben tranquilizantes, hipnóticos, y sedativos por prescripción médica o el de individuos que hacen uso de dichas drogas ocasional o regularmente por iniciativa propia. También entre los toxicómanos, que ha veces combinan esas drogas con el alcohol.-
- e) El peatón ebrio : es necesario mencionar el papel importante que juega el alcohol en los accidentes ocurridos a peatones en la vía pública. Particularmente en los países latinoamericanos, donde es común el uso de las rutas por vehículos y caminantes.- A condiciones de seguridad semejantes, el consumo del alcohol

se encuentra embriagado, aunque tal evidencia puede completarse por otros medios ; finalmente, todo nivel superior a 0.15 % de contenido alcoholico en la sangre constituye, sin más, prueba de ebriedad.

Naturalmente que las Tablas anteriores sufren ligeras variaciones de un país a otro ; en Canadá y en algunos países europeos como Austria, se considera en estado de embriaguez a la persona que arroje un porcentaje superior a 0.08 % del alcohol en la sangre. En Alemania, Bélgica, Holanda, se presume en estado de embriaguez a quien tenga una alcoholemia en la sangre de 0.15 % ; etc.

En resumen, para Colombia, de acuerdo con el artículo 253 hay que considerar " estado de embriaguez " para aplicar las sanciones contenidas en las normas de Tránsito, a las personas comprendidas entre el tercero y el sexto grado de alcoholemia, pues quien se encuentra entre el primero y segundo grados, no presentan signos de intoxicación, ni tampoco cambios apreciables en su comportamiento síquico y somático, que se traduzca en disminución de los reflejos, pérdida de la capacidad de reaccionar, nerna en la actitud para evaluar situaciones críticas; por lo tanto hay que considerarlos como normales.

CAPITULO X

DE LA RESPONSABILIDAD CONTRAVENCIONAL POR EMBRIAGUEZ EN LA CONDUCCION DE AUTOMOTORES

DE LAS SANCIONES.-

El Decreto 1344 de 1.970 que es el constitutivo del Código Nacional de Tránsito Terrestre, establece en su artículo 253 que la persona que conduzca habiendo ingerido licor será enviada de inmediato por el agente que conozca del hecho a la oficina de policía más cercana, para establecer el grado de embriaguez en que se encuentra. En la oficina competente se determinará por el laboratorista su estado de beodéz, de acuerdo con la clasificación internacional, aceptada en Colombia, entendiéndose por en -

brigado si se encuentra comprendido entre el tercero y sexto grado de alcoholemia, ya que como antes se dijo, los grados primero y segundo de la Tabla, no traducen en la personas alteraciones sicosomáticas que afecten su destreza, actitud o habilidad para conducir, así como sus reflejos, sus capacidades de discernimiento, etc.

Así mismo, fuera de la prueba de análisis del aire expirado, podrá determinarse, el grado de embriaguez de la persona mediante análisis de la sangre, el análisis de la orina, y aún el análisis de la saliva. Naturalmente que la persona afectada por el exámen, podrá también solicitar la contramuestra y la contraprueba para una posible objeción al dictámen.-

En caso de que se acredite estado de embriaguez del conductor, conforme al índice de alcoholemia de la Tabla, se le impondrá sanción de \$ 500 a \$ 2.000 y suspensión de su licencia de conducción hasta por un año y, en caso de reincidencia, dentro del año inmediatamente siguiente, la multa será de \$ 750 a \$ 3.000 y se le cancelará en forma definitiva la licencia de conducción, tal como lo establece el artículo 224 del mismo Código.-

EJECUCION DE LAS SANCIONES

De acuerdo al artículo 256 del Código Nacional de Transito Terrestre, la ejecución de las sanciones que se impongan por violación de las normas de tránsito será de cargo de las autoridades de policía de la jurisdicción donde se cometió el hecho.-

En los casos de suspensión o cancelación de la licencia de conducción el funcionario que las imponga retendrá la licencia y oficiará inmediatamente a las oficinas centrales para que se haga la anotación correspondiente.-

De acuerdo a lo establecido en el Decreto 2169 de 1.970, en su artículo 19, las multas serán pagadas a favor del tesoro que señalen las ordenanzas o los acuerdos del departamento, intendencia, comisaría o municipio donde se cometió la infracción.-

El infractor que resida en sitio distinto al lugar en el que se

cometió la falta podrá pagar el valor de la multa mediante giro a favor de la tesorería correspondiente.

Sobre tarifas de sanciones, se deben aplicar las contenidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, sin que ni los gobernadores, intendentes ni alcaldes puedan aumentarlas.- El aumento en las sanciones por infracciones al tránsito han sido consideradas ilegales, y así lo estableció en reciente fallo el Consejo de Estado, cuando manifestó que los municipios del país no pueden, sin violar la ley, elevar las sanciones que por infracciones a los reglamentos del tránsito se hallan taxativamente fijadas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre; este criterio fué definido al procederse a la suspensión provisional de un decreto dictado recientemente por la alcaldía de Medellín mediante el cual fijó en \$ 500 la multa para los automovilistas que infringieran las señales de los semáforos que regulan el tránsito en las vías de la capital antioqueña.

El decreto es el 145 del 10 de marzo pasado; según él, la sanción para aquellos casos no solo sería de \$ 500 sino que al reincidente se le castigaría con el retiro de la licencia para conducir por espacio de un mes.

La mencionada reglamentación fué demandada como nula ante el Tribunal Administrativo de Antioquia, por el doctor Marcelo Marín, quien pidió, a la vez, la suspensión provisional de la misma, por cuanto la simple comparación de normas viola lo dispuesto por el Código Nacional de Transporte Terrestre, que fija multa de solo \$ 50 para esa clase de infracciones y la norma en referencia rige para todo el país.-

El tribunal antioqueño accedió a la suspensión y el negocio vino, por apelación, ante el Consejo de Estado. La corporación, mediante providencia sustanciada por el magistrado Alfonso Arango Henao, confirmó la determinación de suspensión provisional.

PREScripción .- En cuanto a prescripción, el artículo 259 del Código Nacional de Tránsito Terrestre establece que la acción -

por faltas a las normas de tránsito prescriben en un año, y se interrumpirá por la audiencia. Las sanciones prescriben en dos años.-

DE LA APLICACION DE OTROS CODIGOS.-

Para terminar anotaremos que de acuerdo al artículo 260 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, las normas contenidas en los códigos Penal, de Procedimiento Penal, de Policía y de Procedimiento Civil, serán aplicables a las situaciones reguladas por el presente estatuto, en cuanto sean pertinentes.

F I N

B I B L I O G R A F I A

- "TRATADO GENERAL SOBRE ACCIDENTES DE CIRCULACION"
Carlos Alberto Olano Valderrama .- Ed. 1.969
- "NORMAS PARA INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO"
Policía Nacional - Departamento de Servicios Especiales.
- " INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO "
División de Seguridad Vial - Informe - Bogotá 1.973
- " Código Nacional de Tránsito "
Edición TEMIS .- Ortega Torres 1.973
- " EL ACCIDENTE DE TRANSITO. ASPECTO PENAL "
Néilson Mora Guevara .o. Ed. 1.963. Manizales
- " Miguel López Muñoz-Goñi "
" LOS PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DEL TRAFICO "
Madrid. Ed. 1.966
Miguel López Muñoz-Goñi
- " Accidentes de Tráfico " Revista de Derecho Judicial.-
España .- 1.971
