



**SEGURIDAD VIAL: DILEMAS E IMPLICACIONES JURÍDICAS FRENTE AL CASO**

**ANDERSON ALZATE SALDARRIAGA  
YULIETH AURORA WILCHES CORTES**

**Asesor**

**WILLIAM CERÓN GONSALEZ**

**Doctor en Filosofía**

**Trabajo de grado para optar al título de abogado**

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA LATINOAMERICANA**

**FACULTAD DE DERECHO**

**MEDELLÍN – ANTIOQUIA**

**2023**

## *Dedicatoria*

*Nuestra dedicatoria tiene un mensaje especial para todos los actores viales, desde el conductor de un vehículo, así como el ciclista y el peatón, quienes a través del diario vivir, las angustias cotidianas, el tránsito por la ciudad y las diferentes vías del país, llevan un mensaje de optimismo ante las adversidades del conducir, pedalear o caminar.*

## *Agradecimientos*

*Agradecemos de manera especial al Doctor Saúl Uribe por sus enseñanzas, disposición para atender las inquietudes en clase y porque nos dio una luz para elegir el tema que hemos desarrollado en la presente monografía. Igualmente, al profesor Edgar William Cerón porque a través de sus consejos y orientaciones pertinentes, asumimos el reto de investigar para aprender.*

## CONTENIDO

<b>RESUMEN</b> .....	2
<b>ABSTRACT</b> .....	3
<b>LISTADO DE SIGLAS</b> .....	4
<b>PRESENTACIÓN</b> .....	5
<b>CAPÍTULO I</b> .....	9
<b>NOTAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL</b> .....	9
<b>Antecedentes</b> .....	9
<b>La responsabilidad civil: funciones establecidas en el caso de los accidentes de tránsito</b> .....	11
<b>Una Sentencia para tener en cuenta: C780 de 2020</b> .....	17
<b>Un caso para analizar: la Responsabilidad civil Subjetiva y la Responsabilidad civil objetiva</b> ....	19
<b>CAPÍTULO II</b> .....	18
<b>EL DIFICICL CAMINO DE LA SEGURIDAD VIAL</b> .....	18
<b>La Seguridad vial</b> .....	18
<b>El contexto del problema de la seguridad vial</b> .....	20
<b>Una comparación necesaria</b> .....	22
<b>Legislación colombiana en seguridad vial</b> .....	24
<b>CAPÍTULO III</b> .....	28
<b>UNA MIRADA AL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO</b> .....	28
<b>CAPÍTULO IV</b> .....	41
<b>EL TEMA DE LOS SEGUROS: DILEMAS Y APUESTAS POR UNA MEJOR SEGURIDAD</b> ....	41
<b>Una ubicación contextual</b> .....	43
<b>Particularidades del SOAP en el país</b> .....	43
<b>La apuesta de las aseguradoras</b> .....	46
<b>Una Articulación necesaria</b> .....	50
<b>La apuesta de las aseguradoras</b> .....	56
<b>El tema de los deducibles: algo indiscutible</b> .....	60
<b>CONCLUSIONES</b> .....	52
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	54
<b>Esquema 1: Cuadro Comparativo de aseguradoras</b> .....	48

Nota de Aceptación

---

---

---

---

---

---

---

---

Firma del presidente del jurado

---

Firma del jurado

---

Firma del jurado

## RESUMEN

La presente monografía titulada **SEGURIDAD VIAL: DILEMAS E IMPLICACIONES JURÍDICAS FRENTE AL CASO**, se desarrolla con base en una apuesta teórica por dar a conocer el tema de la seguridad vial en el país, un tema en concordancia con la responsabilidad civil que deben adquirir los conductores de cualquier tipo de vehículo, así como los peatones. A través de cuatro capítulos se exponen de manera tácita, lo concerniente con los inicios del derecho romano y la responsabilidad civil, la seguridad vial en el país, el Código Nacional de Tránsito y el papel de las aseguradoras.

Cada capítulo se desarrolló con base en una revisión bibliográfica y jurisprudencial sobre el tema. Para tal fin se redactaron los capítulos previa elaboración de fichas bibliográficas y una síntesis de los aspectos más relevantes según el tema. Al final, se concluye con un texto que puede dejar líneas abiertas para posteriores investigaciones o monografías.

En cuanto a la metodología, es de tipo cualitativa. Pues, como bien se indicó, la apuesta central es la fundamentación teórica y la reflexión temática. Se acude a fuentes bibliográficas secundarias y se hace una aproximación contextual que dé cuenta del objetivo principal, esto es, analizar el contexto de la seguridad vial en el país, a través de una revisión jurisprudencial y temática de acuerdo con el objeto de la responsabilidad civil.

Palabras clave: Seguridad vial, responsabilidad civil, código nacional de tránsito, seguro obligatorio de tránsito, aseguradoras

## ABSTRACT

This monograph entitled ROAD SAFETY: DILEMMAS AND LEGAL IMPLICATIONS AGAINST THE CASE, is developed based on a theoretical commitment to publicize the issue of road safety in the country, a topic in accordance with the civil liability that drivers of any type of vehicle, as well as pedestrians, must acquire. Through four chapters, the beginnings of Roman law and civil liability, road safety in the country, the National Traffic Code and the role of insurers are tacitly exposed.

Each chapter was developed based on a bibliographic and jurisprudential review on the subject. For this purpose, the chapters were written after the preparation of bibliographic records and a synthesis of the most relevant aspects according to the subject. At the end, it concludes with a text that can leave lines open for further research or monographs.

As for the methodology, it is qualitative. Well, as well indicated, the central bet is the theoretical foundation and thematic reflection. Secondary bibliographic sources are used and a contextual approach is made that accounts for the main objective, that is, to analyze the context of road safety in the country, through a jurisprudential and thematic review according to the object of civil liability. The research is analyzing the law in its central aspects and put it to the test with a life experience of one of the researchers, and thus confront, in legal terms, if there is correlation in both parties.

Keywords: Road safety, civil liability, national traffic code, compulsory traffic insurance, insurers.

## **LISTADO DE SIGLAS**

SOAT: Seguro obligatorio de accidentes de tránsito

CNT: Código nacional de Transito

CDA: centros de diagnóstico automotor

EOSF: Estatuto Orgánico del Sistema Financiero

FASECOLDA: Federación de Aseguradores Colombianos

PARD: Proceso Administrativo de Restablecimiento de Derechos.

OPS: Organización Panamericana de la Salud.

RUNT: Registro Único Nacional de Tránsito.

## PRESENTACIÓN

El problema de la seguridad vial acontece desde hace más de un siglo a nivel mundial y desde hace algunas décadas en el país. Aun así, se podría pensar que es mayor en aquellos países que iniciaron la producción masiva de medios de transporte viales, esto es carros y motos y menor en los países subdesarrollados o dependientes. Pero, la situación parece ser contraria, pues en países menos desarrollados y en los cuales sólo existen ensambladoras o no producen ningún tipo de vehículo, las implicaciones y problemáticas en cuanto a movilidad y seguridad son cada vez más significativas, a tal punto que en muchos de ellos ya lo estudian como un problema de salud pública. ¿Irá Colombia en esa vía? El presente estudio, a manera de monografía, así como otros realizados por expertos mencionados en el transcurso del desarrollo de la monografía, muestran que el país está próximo a llegar a tener un problema de salud pública si es que no lo está por el uso excesivo de carros o motocicletas.

Desde hace algunas décadas, muchas personas en el país se abocaron a la compra de vehículo particular, carro o moto. El incremento ha sido tan notorio y desmedido, que hoy muchas vías han colapsado. En algunos municipios el excesivo uso de la motocicleta irrumpe con la vida cotidiana, la seguridad, la tranquilidad del transeúnte y la libre circulación. Lo mismo pasa con los carros, cuyo incremento ha sido impulsado por la fuerte demanda no sólo de los que se ensamblan en el país, sino por la libre importación de vehículos sin que se tengan políticas públicas que faciliten la movilidad y proyectos conjuntos con las entidades encargadas de la seguridad vial con el fin de propiciar mejores condiciones tanto en seguridad como en movilidad.

La anterior problemática, unida a la falta de una cultura ciudadana para la movilidad vial, no sólo de los conductores de carros o motos, sino también de ciclistas y peatones, fue la motivación para que, a través de este estudio, se pretenda dar a conocer los dilemas e implicaciones jurídicas que subsisten en su interior.

Ahora bien, a pesar de que en el país se legisló a través del Código Nacional de Tránsito y en la misma Constitución colombiana existen leyes que regulan y controlan lo relacionado con los accidentes de tránsito, son muchas las aristas que se tejen al respecto. La legislación es clave, pero lo que hace falta, en muchos casos, es educación. Esa es parte de la propuesta en esta monografía: una educación vial, para la seguridad. También hay que reconocer el esfuerzo que hacen muchas compañías aseguradoras en cuanto a los servicios que ofrecen relacionados con la cultura, la educación, la legislación y el buen uso del vehículo para evitar, precisamente, que ocurran accidentes que haya que lamentar o que queden en la impunidad. Por lo tanto, la responsabilidad contractual y extracontractual que adquiere quien compra un vehículo para transitar libremente por el territorio nacional, debe aplicarse a rajatabla tal y como lo expresa la ley. Esto es, una vez se haya firmado el contrato entre las partes, se asumen obligaciones por daños o perjuicios por quien las incumpla. Así que quien sea responsable del daño o perjuicio, debe indemnizar al afectado. (Vallejo, 2019).

Empero, se vuelve a insistir, no se debe aplicar sólo la legislación, sino la exigencia de una adecuada educación y pedagogía para quien conduce. El respeto por las señales de tránsito, el portar la licencia de conducción al día, el seguro obligatorio, el conducir en estado sobrio y no bajo los efectos del alcohol o alucinógenos, tener siempre los equipos adecuados por si ocurre un accidente y ojalá, una guía en la que se consignen las normas y modo de conducir tanto en la ciudad como fuera de ella, son sólo algunas cosas mínimas para evitar tantas muertes y lesiones graves causadas a personas inocentes.

Igualmente, se debe aplicar la ley sin ninguna consideración a quienes hacen caso omiso de las normas de tránsito o no se ajustan a las exigencias manifiestas en el Código Nacional de Tránsito, para quienes conducen cualquier tipo de vehículo.

En consecuencia, una vez revisadas tanto la parte jurídica, diferentes trabajos de grados, investigaciones llevadas a cabo sobre el tema, publicaciones de varios expertos en la temática y estudios afines, se optó por desarrollar en la monografía, cuatro capítulos fundamentales, a saber:

el primer capítulo, NOTAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL, hace una ubicación contextual sobre las formas de responsabilidad contractual y extracontractual, con el fin de ubicar el contexto legislativo en esta materia y profundizar en este aspecto basado, esencialmente, en las publicaciones del Doctor Saúl Uribe, notas de clase y y complementada con varios autores.

El capítulo 2, EL DIFÍCIL CAMINO DE LA SEGURIDAD VIAL, hace un recorrido por este espinoso tema y se refiere no sólo a la situación que se vive en el país, sino en otros países latinoamericanos. Asimismo, se expone a manera de ejemplo, el tema de la seguridad vial como un problema de salud pública el cual aqueja a muchos otros países y ciudades. También se hace una síntesis de la legislación, en materia de seguridad vial, que existe en el país.

El capítulo 3, UNA MIRADA AL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO, trata de una síntesis que se hace sobre el Código. Como bien se expresa, se retoman los aspectos esenciales en cuanto a normas, deberes, derechos, autoridades de tránsito, y todo el contenido que debe leer un conductor disciplinado. El capítulo es esencial para entender por qué es vital tener siempre el código para asuntos de choques, accidentes graves o en defensa de su integridad moral o ética.

El capítulo 4, EL TEMA DE LOS SEGUROS: DILEMAS Y APUESTAS POR UNA MEJOR SEGURIDAD, trata de contextualizar en qué consiste un seguro de tránsito, cuáles son las características, qué ofrecen en términos generales, qué cubre, qué no cubre, y por qué es tan importante siempre tenerlo al día. En el capítulo se hace una síntesis de tres aseguradoras para comparar sus condiciones y características esenciales y poder tener elementos de juicio a la hora de elegir.

La metodología utilizada para la monografía, es de tipo cualitativa, siguiendo una ruta la cual consiste en una recopilación bibliográfica sobre el tema, selección de investigaciones, estudios, propuestas y la legislación acorde al interés propuesto.

Una vez elegido, seleccionado y hechas las primeras aproximaciones sobre el tema, se hizo una síntesis de los textos, artículos y apuestas teóricas, así como de la legislación y jurisprudencia. Posteriormente, se elaboraron fichas bibliográficas o de resumen, para sintetizar mejor la propuesta de indagación. Luego, se empezaron a redactar los capítulos y exponer lo esencial sobre la seguridad vial en el país. Y, finalmente, se retoman algunas propuestas de algunas aseguradoras con las cuales se hace un esquema comparativo o de síntesis que recopila las condiciones o características de las mismas.

## CAPÍTULO I

### NOTAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

#### **Antecedentes históricos**

Si existe alguna característica que identifique al derecho romano es precisamente su perdurabilidad. Desde épocas bastante remotas, hasta la actualidad contemporánea, ha estado presente en casi todos los países civilistas. El Corpus Juris del derecho romano, atribuido a Justiniano, ha gozado de tal legitimidad que ha subsistido de forma continua en la jurisprudencia de una gran mayoría de los actuales Estados. Valencia Restrepo, en primera parte del libro denominada “Vivencia, Supervivencia y Pervivencia del Derecho Romano” expone una perspectiva novedosa: Tradicionalmente el Derecho Romano se ha estudiado únicamente desde la óptica de la evolución jurisprudencial, dividiéndolo entonces en los períodos preclásico, clásico y postclásico. Los criterios que el profesor Valencia ha utilizado para la tripartición son dos. El primero atiende a la existencia del Derecho Romano, bien como un derecho real (vivencia), como un derecho artificial (supervivencia) o como un derecho artificial en grado superlativo (pervivencia). El segundo criterio es el de la ley de alternancia, que se refiere a la existencia del Derecho Romano bien como un orden jurídico vigente o como una disciplina científica, entendida esta última como jurisprudencia en el sentido romano.

En consecuencia, se han identificado tres etapas esenciales en la evolución sobre el derecho romano las cuales, como bien se ha enunciado, mantienen vigencia: La arcaica, desde el 450 A.C, hasta el 130 A.C.; la clásica, desde el 130 A.C., hasta el 230 D.C.; y la posclásica, desde el 230 D.C. hasta el 530 D.C. La primera etapa surge cuando se da a conocer la Ley de las doce tablas y la última culmina cuando el emperador Justiniano ordena la compilación total de todo lo anterior. (Pico, et. al. 2011).

Es preciso anotar que la ley, en su esencia, siempre mantuvo una idea central así transcurrieran los años o se gestaran transformaciones sociales, políticas o de diversa índole. Es

decir, permaneció como una serie de costumbres que nunca se escribieron, sino que se pasaban de una generación a otra, lo cual le daba la virtud de expresarse de manera oral y con plena convicción. (Hernández, 2010).

En esta misma línea (García, 2000), argumenta que a pesar de la variedad de costumbres que se hicieron leyes en sus inicios, el derecho romano consideró únicamente a los Sponsios como los actos de carácter obligatorio. Éstos tenían la característica de ser una especie de juramento que se hacía junto a los dioses lo cual le daba una condición religiosa. Posteriormente, perdió dicha condición y adquirió la forma de un deber legal el cual estaba sujeto a una sanción de tipo jurídico y, finalmente, se originó el Nexum, mediante el cual el acreedor recibía en calidad de garante, a la persona. En su evolución, Según García (2000), se fueron reconociendo otros actos como aquellos ilícitos o aquellos que tenían carácter obligatorio, esto es, los contractus.

Así fue como se promulgó la ley de las doce tablas, considerada un hito para el derecho romano o, lo que en verdad es, el llamado derecho positivo o procedimental que surge con el fin de dirimir las querellas que se presentaran entre los romanos en aquella época. Las disputas que no lograban solucionarse de manera pacífica entre las partes, eran mediadas por un magistrado. En caso tal de que se llegase a presentar daño físico, se obtenía un acuerdo entre los afectados y la víctima recibía un pago por parte del victimario. A este hecho se le conoce como la ley del Talión o Pena del Talión, que consiste en una compensación voluntaria establecida por el régimen. La aplicación de forma rigurosa de dicha ley, se fue modificando con el tiempo, hasta que se dejó de aplicar a raja tabla. Fue así como fueron surgiendo una serie de doctrinas como la culpa, el caso fortuito, el dolo, la mora y la fuerza mayor. Además, el “ojo por ojo, o diente por diente”, fueron reemplazados por acciones que reparaban a la víctima u ofendido (Izquierdo, J. 2015).

Siguiendo con Izquierdo, J (2015), la forma como se fue estructurando la ley de las doce tablas, hizo se convirtiera en la inicial y original norma jurídica, pues compiló lo referente a reglas que llevaran a la responsabilidad por daños causados a los animales, a la naturaleza o a cosas

ajenas. Posteriormente, la Lex Aquilea, que hizo una regulación referente a los daños ilícitos de una forma más completa, la cual indemnizaba a la víctima por los daños causados.

Ahora bien, según lo expone Pico, et. al. (2011), en el derecho romano la responsabilidad civil extracontractual, se hizo proporcionándole una naturaleza objetiva. Pues, antes del Código Justiniano, tal naturaleza se tenía de manera independiente bien fuera por hechos ajenos o propios. Ya, en la época clásica, las personas que padecían algún daño a través de conducta delictiva de otra persona, podían reclamar tanto la acción penal como la civil, esto es, una dentro de la otra, y se determinó a través de los edictos. Como bien se anotó anteriormente, en la era posclásica, todo se compiló mediante el Corpus Juris de Justiniano. Dicho Corpus, reunía en una parte las doctrinas juristas y en la otra, lo concerniente con el derecho imperial.

Así pues, Pico, et al. (2011), todo obedecía a la potestad del emperador quien resolvía las inquietudes sobre el Código que fueron compiladas en las llamadas novelas, y posteriormente insertadas al Corpus en el siglo dieciséis.

En el derecho romano se creó una serie de responsabilidades civiles que fueron asumidas posteriormente por el derecho moderno, por ejemplo, el que habitase una casa y lanzara cualquier tipo de cosa a la calle bien sea líquido o sólido, debía responder por el cuidado y reparar el daño; el padre, debía responder por los negocios realizados por los hijos; el naviero, debía responsabilizarse por los actos del capitán. Las anteriores son características hacen que, en el derecho romano, se tenga una responsabilidad objetiva, la cual empezó a ser más flexible en la época moderna: se protegen mucho más los derechos individuales, esto es, hay libertad de decisión. (Pico, et. al. 2011).

Todo lo anterior llevó a que el derecho romano fuera el pilar fundamental para que en la modernidad y en la época actual, la responsabilidad civil se convirtiera en una de las ramas fundamentales para que los ciudadanos respondan por sus actos. Para el caso que nos concierne,

esto es, la seguridad y las normas viales, pues bien, se sabe que, en nuestro medio, son muchos los accidentes que ocurren en gran medida, por el desconocimiento de tales normas y por la falta de aplicación e introyección de la misma.

### **La responsabilidad civil: funciones establecidas en el caso de los accidentes de tránsito**

Como bien se ha mencionado anteriormente, para el desarrollo del presente capítulo se acude a las notas de clase del profesor Saúl Uribe<sup>1</sup>, año 2022, así como al texto publicado por la Universidad Autónoma “Anuario de responsabilidad civil del Estado” (2021, primera edición), y al libro editado en compilación con el Doctor Alejandro Gaviria Cardona “Estudios de responsabilidad civil Tomo I” (2022) además de la bibliografía complementaria que amplía, de manera sustantiva, los conceptos que se analizan en este contexto. Con base en esta aclaración se retomarán, entonces, los acápites fundamentales del curso dándole los créditos al docente.

La responsabilidad civil tiene como función esencial la reparación de un daño causado sin ninguna justificación. No siempre la reparación será de tipo económico, pues también puede una medida de restitución, una indemnización, la garantía de no repetición o la rehabilitación. Todo depende del daño causado (Uribe, 2021). Así que, la primera medida no es sancionar, sino llegar a acuerdos que hagan posible la erradicación del riesgo, función u objetivo que se pretende a través la responsabilidad extracontractual, sin que se pierda su esencia u obligación principal, esto es, reparar el daño causado entre particulares.

En estos términos, el concepto responsabilidad civil se divide en Responsabilidad civil contractual, que se refiere a la obligación de reparar el daño causado en virtud del incumplimiento del contrato. Es decir, se cometió una infracción a un contrato y, por lo tanto, reside en la obligación de indemnizar al perjudicado a causa de haberlo incumplido (artículo 2347 Código

---

<sup>1</sup> Se hace referencia a las notas de clase tomadas del curso Responsabilidad Civil Extracontractual, impartida por el Doctor Saúl Uribe. A medida que se cita algún aporte, se le dan los créditos al docente.

Civil). Los compendios propios de este tipo de responsabilidad consisten en la antijuridicidad, la relación entre daño y causa que lo produjo y el componente de atribución. Por su parte, la Responsabilidad civil extracontractual, también obliga a reparar el daño causado, pero en virtud de un hecho dañoso. se obliga a la indemnización, pero sin que haya perjuicio de la pena principal establecida por ley según la culpa o el delito. (artículo 2341 código civil). (Uribe, 2021).

La diferencia entre ambas estriba, según Almodóvar (2012), en que la primera es la encargada del ámbito del daño una vez se incumple con la obligación contraída por un contrato original; la segunda, está centrada en el daño propiamente dicho a raíz de no haber dado cumplimiento a una obligación. El daño se debe resarcir así no exista una relación o nexo contractual anterior entre las partes. Es de aclarar que quien haya cometido el daño es, por lo general, quien debe responder, pero igualmente, debe ser responsable por los causados a nivel ajeno. De esta manera no se evade la responsabilidad de los padres con los hijos, por ejemplo, o por quien conduzca un carro y produzca daños a otra persona o a un bien, con su vehículo.

Siguiendo el texto del Doctor Uribe (2021), se encuentra que la responsabilidad civil es una locución legal la cual obliga a indemnizar a un tercero al que se le ha causado daño de manera involuntaria. Como personas responsables de los daños causados, se le debe pagar al afectado bien sea entidad o persona la cantidad estimada o una compensación acordada. Como bien lo expone Uribe (2021), la obligación de pagar sólo existe cuando el juez lo declare, antes no.

El profesor Uribe explica que en la responsabilidad civil se presentan dos teorías, la monista, esto es, existe una de las dos responsabilidades, pero no las dos a la vez. Aunque se insista muchas veces que sólo existe responsabilidad civil contractual, no se podría aplicar en ciertas circunstancias, por ejemplo, si alguien atropella a un peatón con su carro ahí no hubo contrato, pero si está obligado ante la ley a responder por los daños causados. Esa relación es extracontractual, pero la obligación es genérica. (Uribe, 2021).

En cuanto a la teoría dualista, según lo expuesto por Gaviria y Uribe et.al (2022), sustenta que la responsabilidad contractual es totalmente disímil de la extracontractual y que, por lo tanto, lo que existe en el fondo es una dualidad de culpas: una culpa contractual y una culpa extracontractual. Para este caso se pueden seguir las pautas dadas en la sentencia C-1008 de 2010<sup>2</sup>. Igualmente, se pueden observar elementos comunes entre las dos responsabilidades, a saber: el hecho, en ambas, se puede dar por acción u omisión. Pero, en la civil contractual es el incumplimiento y en la extracontractual, es el dañoso. El segundo aspecto es el nexo de causalidad, cuyo hecho es por acción u omisión y recae en el perjuicio. Este hecho da paso al tercer aspecto, el daño y consecuente perjuicio, esto es, que el perjuicio tiene que estar probado. Y, por último, la imputación, que consiste en atribuir la imputación a alguien, significa por qué se debe reparar a la persona afectada, por lo que la imputación puede presentarse desde el punto de vista objetivo o subjetivo. La primera, es a través del riesgo, sólo aplica en la responsabilidad extracontractual y, la segunda, a través del dolo o culpa, que permite realizar el juicio de imputación o de atribuidad para definir la responsabilidad. Empero, en este campo habría que poner de relieve la imputabilidad, es decir, observar si el individuo que cometió la falta si está en capacidad para responder por los daños causados. Esto es, si tiene la suficiente cordura o discernimiento. Por eso es esencial tener presente la objetividad o la subjetividad de la acción.

Otra diferencia entre ambas responsabilidades estriba en que si se celebra un contrato ya hay una obligación contraída y, el hecho de incumplirla, crea cierta transmutación de la obligación inicial en algo distinto, por lo tanto, se convierte en una relación extracontractual. El quid del asunto es el incumplimiento del contrato que hace que cambien las reglas de juego. Por eso es que la percepción que puedan tener ciertos analistas es que todo es extracontractual, porque en lo que tiene que ver con las normas de la responsabilidad contractual, se debe entender que también son aplicables para la responsabilidad extracontractual, en lo que pueda llevarse a cabo y viceversa. A

---

<sup>2</sup> Expediente D-8146 -Sentencia C-1008/10 (diciembre 7). M.P. Luis Ernesto Vargas Silva. En ella se advierte, artículo 1616, sobre la responsabilidad del deudor en la causación de perjuicios. Es decir, si no es posible imputar dolo al deudor, éste será responsable únicamente de los perjuicios previstos o que pudieron ser previstos al tiempo del contrato. En cambio, si existe dolo, la responsabilidad será total, esto es, de todos los perjuicios causados de manera inmediata o directa.

veces se encuentran ciertas zonas grises en las que es bastante difícil saber si estamos ante una responsabilidad contractual o extracontractual. (Almodóvar, 2012).

En lo concerniente con las normas de tránsito y accidentes que puedan ocurrir por circunstancias relacionadas con situaciones de este tipo, la responsabilidad civil tiene como función el reducir los costos acaecidos por accidentes. Para su aplicación, éstos se han dividido en tres tipos: primarios, son directos y tienen como fin la reducción, número y gravedad del accidente; secundarios, pretende compensar a la víctima, esto es, indemnizarla y, terciarios, su objetivo es la reducción de los costos administrativos y hacer que todo funcione legalmente.

Poniendo en consideración lo que ocurre con los accidentes de tránsito, por lo general se le producen daños tanto a las personas como a los vehículos. Entonces, lo primero es que se reconozca que hubo un perjuicio, así como los daños de forma independiente a la responsabilidad penal que pueda proceder.

Con lo anterior se pretende, igualmente, hacer claridad en que existe el derecho que ampara el patrimonio, esto es, aquella persona que sufrió cualquier tipo de daño, está en pleno derecho de hacer la reclamación. Se indemniza es la persona, sin importar si el bien es de su propiedad, sea el carro u otro objeto de su patrimonio. Así, entonces, el que usufructúa algo puede reclamar ser indemnizado cuando al bien que posee en pleno derecho, le han provocado un daño.

Siguiendo con los principios que establece la ley, tanto en la contractual como en la extracontractual, las responsabilidades son las mismas. Es decir, existe la relación de causalidad entre la acción y el daño y, puede ocurrir que haya igualmente, una acción u omisión de carácter doloso.

Profundizando un poco más en cuanto al tema de los daños, su categorización no puede limitarse sólo a los daños materiales e inmateriales, como bien se ha mencionado, sino que existen

igualmente, los llamados daños morales, esto es, cuando se presenta una percepción del dolor o el perjuicio psicológico que ocasiona una cicatriz, la cual puede variar de una persona a otra y, por lo tanto, es muy difícil valorarlos económicamente. Asimismo, se puede presentar el daño emergente (Arriaga, 2018), que consiste en una pérdida real y efectiva, es decir, disminuyen los valores patrimoniales que el perjudicado tenía en su haber, y que pueden ser directos e inmediatos, los cuales afectan el patrimonio de la víctima como consecuencia del suceso dañino. En este tipo de daños, se incluye, por ejemplo, los medicamentos administrados por un dolor físico, como consecuencia del accidente de tráfico, o los gastos del hotel en el caso de que se tenga que abandonar la casa por cierta cantidad de días como a raíz de los daños o de su convalecencia o reparación del vehículo.

En este mismo orden de ideas, se podría hablar de un daño estético, que está relacionado con las secuelas estéticas de carácter permanente como las cicatrices, deformaciones o rictus faciales, etc. que sean perceptibles a simple vista. Este tipo de daño, que en el fondo puede ser moral, puede tener, igualmente, consecuencias patrimoniales (si afecta a una modelo, cuyos ingresos dependen del cuidado de su cuerpo (Roca, 2003). Aunque la lesión estética afecta directamente la integridad física de la víctima, indirectamente se traduce en perjuicios o pérdidas patrimoniales que pueden ser daño emergente (gastos realizados para solventar la curación de las lesiones) o lucro cesante (pérdida de una fuente de trabajo o de ingresos, lo que ocurriría si la víctima fuere modelo publicitaria y ha quedado minusválida o con una deformación incompatible con su oficio.

Podría considerarse, igualmente, el daño psicológico, el cual deviene de la rehabilitación y la atención médica y psicológica a las víctimas. Incluso, es preciso una disculpa pública que incluya el reconocimiento de los hechos y la aceptación de la responsabilidad médica, la cual no necesita solamente a la víctima directa, sino también a los familiares, así como una declaración oficial o decisión judicial que reconozca la dignidad de la persona, su reputación, los derechos que tiene la víctima y las personas estrechamente vinculadas a ella.

### **Una Sentencia para tener en cuenta: C780 de 2020**

Es importante retomar, en la sustentación de este tipo de daños, la Sentencia C780 de 2020, Magistrado ponente Ariel Salazar Ramírez. Se trata del caso de Nelcy Chala Leyva y Jhon Fredy Chala Leyva, quienes demandaron a la Cooperativa de Motoristas del Huila Coomotor Ltda. y a León Antonio Mamian Figueroa, para que declare que tiene la obligación solidaria de indemnizar por los perjuicios materiales y daños a la vida en relación derivados del accidente de tránsito ocurrido el 9 de junio de 2008. La solicitud estriba en el daño emergente por los gastos y costos a raíz de las secuelas causadas en el rostro de Nelcy, el lucro cesante, por el tiempo que permaneció sin laborar y los perjuicios morales, para una suma de 200 salarios mínimos mensuales. Y, a Jhon Fredy, por los perjuicios morales, por la suma de 100 salarios mínimos legales mensuales y por los daños en la vida, por cien salarios mínimos legales mensuales.

Según los hechos, el 9 de junio de 2008, Nelcy se transportaba como pasajera en un vehículo de placas TBK 820, conducido por Jorge Asdrúbal Prada, de propiedad de Leonel Antonio Mamian Figueroa, afiliado a Coomotor Ltda. Recorría la ruta Neiva a Florencia (Folio 2, cuaderno 1). El conductor perdió el control de la camioneta colisionado en la vía. La demandante recibió un golpe, y le diagnosticaron trauma craneano y fractura frontal, el reconocimiento médico legal manifiesta que el accidente le dejó como secuela deformidad física que afecta el rostro de carácter permanente (Folio 1, cuaderno 1). Jhon Fredy, es su hijo y ha sufrido y compartido el sufrimiento derivado de las secuelas de dichas lesiones.

La sentencia fue negada en primera instancia, por falta de claridad en cuanto si se trataba de una responsabilidad contractual o extracontractual. Pero, los alegatos a los que condujo la sentencia, tampoco dejaron claro si había un pago de la indemnización reclamada o no, sino que se centró en el sustento de la ley y en lo concerniente con el tipo de responsabilidad. En síntesis, al no haber consenso entre los magistrados y las partes afectadas, la sentencia sólo recoge como conclusión el que “cuando la empresa de servicio público no sea propietaria o arrendataria del vehículo en que se efectúa el transporte, o no tenga a otro título el control efectivo de dicho

vehículo, el propietario de éste, la empresa que contrae y la que conduzca, responderán solidariamente del cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de transporte...”. Se critica el hecho de que los regímenes no fueron fusionados, sino que se limitó a consagrar un deber solidario frente al pago de perjuicios como garantía para la víctima....

Ahora bien, lo importante de esta sentencia radica quizá, en la interpretación que se hace al definir el régimen jurídico que corresponde a la solución del caso (por ejemplo, si la acción es contractual o extracontractual), en la cual no necesariamente hay que identificar la norma específica aplicable, pues un mismo *régimen jurídico* puede estar conformado por varias disposiciones normativas. Una cosa es identificar el instituto jurídico que rige la controversia y adscribe significado a los hechos que resultan relevantes para el proceso, y otra distinta la aplicación de la proposición normativa que contiene las consecuencias jurídicas que han de declararse una vez demostrados sus supuestos de hecho. Ambas fases del raciocinio jurídico son claramente discernibles. (Sentencia C780 de 2020, p. 7). Pues, como bien se estipula en la Sentencia, desde un punto de vista procesal, es posible que las pretensiones de un demandante se decidan conforme al régimen de la responsabilidad contractual y las de otro demandante se ventilen bajo la extracontractual, pues nada impide que ambas pretensiones se acumulen en el mismo proceso. Es más, un único demandante puede acumular en una misma demanda una pretensión contractual y otra extracontractual cuando ejercita una acción hereditaria de origen contractual y una acción de derecho propio de naturaleza extracontractual, tal como lo ha explicado la Corte. Tal hipótesis no es, sin embargo, la que se presentó en el caso que se examina, pues la víctima del accidente, Nelcy, no murió y, por tanto, no transmitió ningún derecho a su hijo Jhon Fredy, luego, no se trata de acumular una acción contractual hereditaria y una acción extracontractual personal.

En síntesis, el razonamiento del juzgador, expone que el hijo de la víctima directa no podía demandar por la vía extracontractual porque el accidente tuvo su origen en la ejecución de un contrato; pero tampoco podía reclamar por la vía contractual porque no hizo parte del contrato. De ese modo confundió la prohibición de elegir entre varios tipos de acción como atribución de un derecho sustancial (de origen contractual o extracontractual) con la posibilidad procesal de

acumular su pretensión personal con la de su madre, negando el derecho a quien estaba facultado para reclamarlo, tanto procesalmente como dentro de una concepción de la acción como derecho subjetivo.

Así que la Sentencia C780 de 2020, se convierte en una excelente herramienta para contrastar lo concerniente con la responsabilidad civil contractual y la responsabilidad civil extracontractual, pues de no sustentarse de manera correcta, se puede caer en un error de orden subjetivo que impide que la demanda prospere.

En consecuencia, y como bien se anotó anteriormente, aunque es a veces dificultoso hacer la distinción entre ambas responsabilidades, siempre hay que buscar la forma de hacerlo, pues de no ocurrir, se puede llegar a la prescripción del caso o a la delimitación de responsabilidades.

**Un caso para analizar: la Responsabilidad civil Subjetiva y la Responsabilidad civil objetiva.**

La Sentencia del Magistrado Ponente de William Namén Vargas (2009). Discutida y aprobada en Sala de primero (1°) de julio de dos mil nueve 2009.

Los demandantes solicitaron declarar civilmente responsable a la demandada por la muerte de Edison José Gómez Acevedo acontecida el 25 de mayo de 2004 en virtud de fibrilación ventricular por electrocución en la finca Convención, y República de Colombia Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil WNV. Exp. No. 20001-3103-005-2005-00406-012 como consecuencia, condenarla a reparar los daños materiales - daño emergente y lucro cesante-, y los morales en suma mínima de \$3.778.600.000 o, la probada en proceso, debidamente actualizada con sus intereses legales desde la ocurrencia del suceso hasta el cumplimiento de la sentencia e imponerle las costas. La causa petendi, en síntesis, se sustentó en los siguientes hechos: a) Edison José Gómez Acevedo murió el 25 de mayo de 2004 electrocutado por una descarga eléctrica en la

línea de alta tensión conductora de la energía distribuida y comercializada por la Electrificadora del Caribe S.A. ESP., Distrito Cesar, cuando se desplazaba en un vehículo laborando en su actividad de comisionista de materiales de arrastre para la construcción. b) Las redes de energía al cuidado y mantenimiento de la demandada, estaban descolgadas y ubicadas en la finca “Convención” según fotografías anexas. c) A su muerte, el joven tenía 22 años de edad, su edad probable productiva era de 48 años más, colaboraba con el sostenimiento de sus padres José Dolores Gómez Montaña y Nerith Marina Acevedo Jaraba en suma de \$20.000 diarios y también con el de sus hermanos William Alfonso, Carlos Albeiro y Julys Miladys Gómez Acevedo, manteniendo con su hermana Gleydis Beatriz Gómez Acevedo y su sobrina Nayelis Vanesa República de Colombia Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil WNV. Exp. No. 20001-3103-005-2005-00406-01 3 Vanegas Gómez, de tres años de edad, un vínculo afectivo estrecho. d) El Gerente de la Previsora S.A. no accedió al reclamo presentado el 22 de junio de 2004 para el pago de las indemnizaciones amparadas con el SOAT por muerte de la víctima, gastos funerarios, transporte y movilización al obedecer a un “cable de alta tensión ... bajo”, elemento extraño ajeno a la circulación del vehículo y al seguro obligatorio. e) El fallecimiento de Edison José Gómez Acevedo, causó a sus abuelos, padres, hermanos y sobrina, daños materiales y morales en sumas aproximadas de \$347.230.000 y \$3.431.430.000, respectivamente”.

El caso cobra importancia porque el juzgador de segundo grado, desestimó la invocada “culpa grave de la víctima” como causa del daño, en cuanto “ese insuceso no ocurrió porque el occiso se transportara en el platón de la volqueta conocido en autos, sino porque dichos cables estaban bajos y flojos, posibilitándose así su contacto repentino con cualquier persona que circulara por la República de Colombia (Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil WNV. Exp. No. 20001-3103-005-2005-00406-01 44) y sus alrededores”, pues “[s]i no hubiera estado floja la cuerda conductora de energía de seguro no habría hecho contacto con la persona que viajaba en el platón del vehículo transportador de materiales de arrastre para la construcción, pues no habría estado en condiciones, en ese caso, de hacer contacto con GOMEZ ACEVEDO y éste a pesar de viajar en las circunstancias preindicadas no habría fallecido por electrocutamiento ya que de no haber estado en el lugar de los hechos el cable en las circunstancias de colgadura o aflojamiento no habría producido el hecho fatal”.

La importancia de la Sentencia del magistrado William Namén Vargas, radica en el análisis que se puede establecer respecto a los conceptos de Subjetividad y objetividad. Para este caso, se tendrán en cuenta los postulados de Ruiz y Aragón (2017) quienes, de una manera comprensible, exponen ambas diferencias, veamos: en cuanto al primer caso, la responsabilidad civil subjetiva, parte de un acto antijurídico que, causando un daño, ha de ser reparado. El carácter subjetivo es el hecho de que el criterio de imputación subjetiva se basa en la culpabilidad del autor.

Pese a que formalmente sigue siendo una responsabilidad basada en la culpa, no podemos olvidarnos de los artículos 1101 y 1902 CC y en los que se establece la culpabilidad como requisito para la aparición de responsabilidad, ésta ha experimentado un proceso de objetivación de la responsabilidad civil subjetiva. Esta objetivación ha ido encontrando sustento en la inversión de la carga de la prueba, en las presunciones en contrario, y en la elevación de los estándares de diligencia, produciendo en consecuencia la dilución de la culpabilidad a la hora de imputar la responsabilidad.

Toda esta objetivación de la responsabilidad civil subjetiva se ha sustentado en la visión que tanto la doctrina como la jurisprudencia tienen de la responsabilidad civil, a la que conciben como una institución meramente reparadora. La función de la responsabilidad civil subjetiva es de prevención y de refuerzo de los deberes de conducta según el ordenamiento. Empero, para que opere, parte del presupuesto de que hubo una infracción de la norma, le corresponde entonces la Ordenamiento, probar dicha infracción.

Siguiendo a Ruiz y Aragón (2017), la responsabilidad objetiva se caracteriza por prescindir del requisito de la infracción como punto de partida y por no recurrir a la culpabilidad como criterio de imputación subjetiva.

La primera de las características es que establece como indemnizable cualquier daño, aunque provenga de un acto perfectamente normal, legal y jurídico. La segunda característica es la relación de causalidad entre el acto y el daño.

De esta forma, las normas de responsabilidad civil objetiva imponen la obligación de reparar los daños que se produzcan como consecuencia de los riesgos de determinadas actividades, con independencia de la diligencia del agente. En este caso, es importante tener en cuenta el artículo 25 de la Ley 1448 de 2011, el cual establece el derecho a la reparación integral, es decir, las víctimas tienen derecho a ser reparadas de manera adecuada, diferenciada, transformadora y efectiva por el daño que han sufrido como consecuencia de las violaciones de que trata el artículo 3° de la presente Ley.

Este sistema establece una obligación legal de reparar. Igualmente, sus distintas manifestaciones en las ramas del Ordenamiento Jurídico se encuentran en pleno proceso tanto de objetivación como de extensión. De este modo, estos mecanismos de responsabilidad tenderían a garantizar la estabilidad y la integridad patrimoniales, más que a reforzar el cumplimiento de determinadas normas de conducta.

Como bien se anunció anteriormente, la función de la responsabilidad civil es de prevención, cuyo propósito esencial es que la obligación de reparar no nazca (se exhibe, por ende, como un “no” a la obligación de reparar). Y, por otro lado, su función resarcitoria que resulta causa fuente de la obligación, es decir tal función se muestra como un “sí” a la obligación de reparar. (Coderch, P., & Palou, M, 1997).

En síntesis, podría afirmarse que esta función preventiva no excluye la función compensatoria sino se integran mutuamente. Cuando la obligación indemnizatoria por parte de quien cometió un daño se produce, existe a su vez un fin sancionatorio de carácter especial al patrimonio de la persona que debe responder; mientras que las medidas preventivas, de carácter

especial o general –como en materia penal- acaecen, no necesariamente se produce un daño y por tanto no hay requerimiento de sancionar, sino únicamente de prever (Coderch, P., & Palou, M. 1997).

Retomando el caso de los accidentes de tránsito, en este ámbito es fundamental la importancia de la prueba principalmente en la responsabilidad extracontractual, porque en la contractual, sólo se limita a dar fe de que algo no se cumplido, y ese algo es, en efecto, el contrato entre las partes para que se puedan definir las responsabilidades.

Otro punto vital en la extracontractual, es que el reclamante de una indemnización en calidad de víctima, tiene capacidad para sustentar la culpa respecto de quien hizo el daño, ante la respectiva comisión: es la carga de la prueba. Aunque, igualmente, se pueden presentar algunos casos en los que la culpa de la acción es compartida entre el que la causa y la víctima. Por ejemplo, si un carro va en reversa no permitida por cierta vía, y otro lo choca y ocurren sólo daños a los vehículos, posiblemente ambos están cometiendo una falta que, antes de emitirse la Ley 2251/22, dirimía la comisión de tránsito. En la actualidad dicha comisión no asiste este tipo de accidentes en los que hay sólo daños, esto es, no dirime este tipo de conflictos. La excepción es cuando hay víctimas de por medio, y cuando no se logra conciliar en el sitio, la ley 2251/22, habilita los centros de conciliación para garantizar que los choques solo daños se responda por los daños causados.

Si se analiza el caso anterior a la luz de la responsabilidad extracontractual, quien debe dirimir el conflicto es la aseguradora, en caso de que cuente con ella y las respectivas autoridades de tránsito, siempre y cuando haya lesiones en el accidente de tránsito, puesto que entre quienes cometieron la falta o el choque no hay contrato de ninguna índole. Así que a la final se espera el fallo que den ambas entidades.

Pero, como bien se ha venido argumentando, la responsabilidad civil extracontractual, para que sea efectiva, debe cumplir con ciertos requisitos, como: se produjo un daño sobre determinado

cosa u objeto o sobre un derecho que le corresponde a una persona; la responsabilidad de dicho daño, no está manifiesta en un contrato. Con respecto a la causa que lo produce, se le puede imputar a una sola persona o a varias y, ajustado al derecho civil, existe una obligatoriedad para que sea indemnizada la acción que conlleve a la reparación de los perjuicios, la cual debe ser reclamada por el afectado con las pruebas suficientes.

Desde el punto de vista de lo expuesto, según el derecho administrativo, la responsabilidad extracontractual recae sobre el Estado y debe responder por los daños que se imputen cuando es éste es quien lo causa a una persona. En estos procedimientos también se presentan formas de reparación directa, en los que los particulares tienen el derecho a reclamar indemnizaciones porque les han producido cierto tipo de daños. (Santos, 1993).

Existe una clasificación emanada según funciones de la responsabilidad civil que están relacionadas con los protagonistas, veamos: Satisfactiva, es concerniente con la víctima; Sancionadora, concerniente con el agresor y, disuasiva, concerniente con la sociedad. También se llama incentivadora. (Santos, 1993). En síntesis, de lo que se trata es de sancionar al responsable de causar el daño, bien sea con dolo o por hacer caso omiso a los derechos de la víctima. Esta acción es punitiva, según la responsabilidad civil.

Finalmente, una vez establecidas las diferencias que marcan ambas responsabilidades, hay que agregar que también marca la diferencia la parte normativa. Respecto a la responsabilidad contractual, la norma transcurre desde el artículo 1602<sup>3</sup> al 1617 y del 1618<sup>4</sup> al 1624 del Código

---

<sup>3</sup> El artículo 1602 se refiere a que los contratos son ley para partes, y sólo se puede invalidar de manera consensuada o si existen causas legales que lo consideren. Y si se observa el artículo 1617, se lee que existen unas reglas propias para la indemnizar los perjuicios por mora cuando lo acordado es un pago en dinero. Aunque hace claridad en que, si se atrasa en el pago de los intereses, éstos no generan más interés.

<sup>4</sup> El artículo 618 hace referencia a la prevalencia de la intención, pues una vez conocida por parte de los contratantes, se ajusta más a ésta que a lo que se exprese en palabras. Y, el artículo 1624 establece que cuando no hay forma de interpretar las reglas que se van a aplicar, las cláusulas se interpretan a favor del deudor. A no ser que dichas cláusulas hayan sido dictadas por una de las partes, en este caso la interpretación se hace contra ella, puesto que la ambigüedad proviene porque faltó explicación de la misma.

civil. Y, en la extracontractual va desde los artículos 2341<sup>5</sup> al 2360 del Código civil. Así las cosas, se analiza ahora lo concerniente con la seguridad vial.

---

<sup>5</sup> El artículo 2341 es explícito en aclarar que el comete un delito o daño, es obligado a indemnizar y es la ley la que impone la pena por dicho delito o daño. El artículo 2360 hace referencia a las costas por acciones populares que le brindan al indemnizado el pago de todas las costas incluidos el tiempo y las diligencias sin que le afecte la remuneración que le ha concedido la ley

## **CAPÍTULO II**

### **EL DIFÍCIL CAMINO DE LA SEGURIDAD VIAL**

#### **La seguridad Vial**

El desarrollo, crecimiento y avance de las ciudades implica, igualmente, una medida proporcional con respecto a la seguridad vial. En países poco desarrollados, como en gran parte de América Latina, algunos sectores de Asia y África, prima la inclusión vehicular sobre la peatonal. Esto es, son los vehículos los que tienen primacía en las vías, y pueden acceder a espacios por donde circular en detrimento del peatón, a quien se le ha negado, en gran parte, la libertad para caminar y desplazarse libremente sin correr riesgos que vayan en detrimento de su seguridad y la vida misma.

No es posible hablar de seguridad peatonal sin tener de por medio, una mirada integral de los hechos. Es decir, en dicha seguridad se debe involucrar la educación vial, esto es, que el ciudadano adquiriera un cúmulo de hábitos que le posibiliten tener un comportamiento adecuado según unos principios y normas de tránsito como parte de su seguridad peatonal. (Duperrex y Bunn, 2010).

Pero, si se extiende un poco más el concepto de seguridad, se tendría que ir un poco más allá: La educación social. Significa proporcionar una educación ciudadana que introyecte buenos hábitos y comportamientos de convivencia, actitudes positivas en torno a la cultura vial y del medio ambiente, buenas costumbres relacionadas con la seguridad vial y respeto por ley y la norma.

Ahora bien, como bien lo expresa Nazif (2011), no puede entenderse la seguridad vial sin entender el sistema social. Estos son roles que van de la mano de manera holística, total, en los

que participan una serie de procesos y actores que interactúan entre sí, en distintos escenarios tanto humanos como de otra índole. Es decir, el sistema social es un cúmulo de agentes no motorizados y motorizados que circulan en el entorno físico.

No es posible concebir un sistema social en el que primen los conflictos y la guerra del centavo sobre la vida misma. Las contradicciones, los diferentes usos del espacio público, las posturas que se puedan tener frente a la calidad o no de la infraestructura vial, entre muchos otros aspectos, son propios de la vida en sociedad. Pero, allí donde se le dé prioridad al coche sobre la persona, irrumpe con la paz y la tranquilidad ciudadana.

Empero, si se quiere que el sistema funcione bien, es preciso haya coordinación en todas las esferas y actores que participan del proceso. Existe una participación que se podría llamar directa, y es aquella que le corresponde al peatón, al ciclista, a los conductores de vehículos con sus respectivos pasajeros; y una indirecta, en la que están implicados los encargados del diseño vial, de los programas de seguridad en las vías, los que piensan en las políticas públicas para que se facilite la movilidad en todos los escenarios, la sociedad en su conjunto, empresarios, entes gubernamentales y no gubernamentales, entre otros. La ciudadanía, en toda su dimensión, es esencial para entablar procesos de veeduría, control y vigilancia, sobre cómo actúan las personas, los conductores de vehículos motorizados y no motorizados, y en los consensos para mediar conflictos de diversa índole.

Cuando se hace mención a lo público, es para reconocer el escenario de la democracia. Lo público, como bien lo menciona Arendt (1958), se construye de forma continua, permanente, es el lugar en el que la ciudadanía se manifiesta, expone sus ideas, entra en el debate y da conocer sus diferentes versiones frente a distintos hechos. Por tal motivo, el tema de la seguridad vial, no puede ser ajeno a una mirada de esta índole, en la que todos los acuerdos sean pensados desde lo público, y en el que participen todos los actores involucrados en un interés general como es la seguridad de todos. La apuesta es por una ciudadanía más participativa sin obviar que el espacio sea una

metrópoli o una pequeña aldea. Los pactos deben partir desde una realidad social en la que haya concordancia ente todos los compendios que involucran al componente vial y peatonal.

El tema de la seguridad vial no puede estar al margen de una adecuada pedagogía. Todos los actores que transitan por la ciudad, las vías de todo tipo, y la movilidad en general, deben tener conocimiento básico sobre las normas, las leyes y pautas para salir a la vía. Así el sistema opera de manera integral, porque la información es igual para todos. Esa pedagogía debe estar acompañada de buenas señales de tránsito, publicidad en los medios, refuerzo positivo para los que cumplen bien las normas, y castigos ejemplares para aquellos que las incumplen. De esta forma existen menos posibilidades que se cometan infracciones permanentes y se tenga que emitir nuevas normas porque las que existen no suplen las faltas que a diario se cometen. Es todo un tema de cultura ciudadana.

### **El contexto del problema de la seguridad vial.**

Antes de abordar el problema de la seguridad vial en el país, es preciso retomar lo que se manifestó en la Organización de las Naciones Unidas (ONU; 2020), hace poco más de una década en el llamado Plan Mundial para el decenio de acción para la seguridad vial (2011-2020). Este plan expuesto por la ONU, manifestó que la cifra al año por la muerte de personas a causa accidentes de tránsito es de 1.3 millones. Esto significa que cada día son trescientas personas que mueren por este tipo de accidentes y poco más de la mitad, no eran ocupantes del vehículo. Y como si fuera poco, entre veinte y cincuenta millones sufren algún tipo de discapacidad. ¿En qué países se presentan, según el reporte de la ONU, más muertes por accidentes de tránsito? Sin duda, en los más subdesarrollados: un 90%. Y, el número de muertos entre los cinco y los cuarenta y cuatro años, también es propio de estos países. Además, entre el 1 y 3 por ciento del PIB, está destinado para asuntos de seguridad vial, lo que genera un fuerte impacto económico.

Aunque ahora hay más conciencia por parte de los conductores en los países subdesarrollados, también hay que valorar que este aspecto incide en todo lo relacionado con la situación socioeconómica, salubridad y, sobre todo, en la cultura ciudadana. Pero, la Secretaría de la ONU, también hace la observación que aún se dista mucho de los países desarrollados, pues son muchos los aspectos que se deben mejorar en diversos campos.

Una investigación realizada por Cabrera, Velásquez y Valladares (2019) centrada en el estudio relacionado con los accidentes y la seguridad vial y, sobre todo, la incidencia que tiene en la salud pública, expone que en el país hace falta sistematizar y elaborar mejores indagaciones respecto al tema en mención y que, además, se debe seguir el ejemplo de países como Chile y Brasil en los que han avanzado bastante en este tipo de pesquisas.

Asimismo, la citada investigación expone que, dada la magnitud de los accidentes, la pérdida de vidas, lesiones personales y demás, es recomendable, en este caso, aplicar la conocida matriz de Haddon<sup>6</sup>. Implementando dicha matriz, se podrían reconocer y categorizar de manera más eficiente aquellas estrategias que conlleven a prevenir tan frecuentes accidentes de tránsito y, además, crea las condiciones para que se superen mejor los riesgos, las lesiones y muertes por este tipo de accidentes.

En consecuencia, según Cabrera, Velásquez y Valladares (2019), la actual legislación colombiana debe actualizarse, pues son muchas las transformaciones socioeconómicas, políticas y culturales que se han presentado en las últimas décadas e, igualmente, los cambios en infraestructura vial tanto urbana como rural en el país, y el incremento del sistema motorizado ha generado graves consecuencias en el medio ambiente como la contaminación, la devastación de zonas naturales y afectaciones en la fauna y la flora por la puesta en escena de las llamadas autopistas cuatro G y cinco G.

---

<sup>6</sup> Es de recordar que dicha matriz es la encargada de darle valor a los elementos más destacados que presentan en un siniestro vial y además es una herramienta que puede servir para que se faciliten estrategias para la implementación de un plan de seguridad vial.

Hay que reconocer, además, que son pocas las pesquisas que se han realizado en el país relacionadas con los riesgos, muertes y lesiones por accidentes de tránsito o sobre el mal comportamiento de los conductores. Con estos antecedentes, es pertinente afirmar que el problema de la seguridad vial en el país, se tiene que tratar como un problema de salud pública. En este caso deben participar de manera íntegra todas las profesiones, sectores sociales, actores, y la diversidad de profesiones posible para que se haga de manera integral y poder tener una mirada holística sobre los hechos.

Un estudio realizado por Cardona et.al. (2011), relacionado con la caracterización de los accidentes de tránsito, así como la valoración de las tarifas en cuanto a la atención médica que se lleva a cabo en las urgencias de Caldas, Antioquia, dio a conocer que el mayor porcentaje de víctimas eran hombres cuyas edades oscilaban entre los veinte y los cuarenta años. El estudio también mostró que, en cuanto a la movilidad, la población más vulnerable son los peatones (33%), luego los pasajeros de toda índole (31%) y finalmente los motociclistas (21%). Y, en cuanto a los traumas más comunes en estos accidentes se encuentran los politraumatismos y los golpes en la cabeza. Por lo tanto, se requiere la implementación de medidas que le brinden más protección a las personas que transitan por las diferentes vías del país.

### **Una comparación necesaria**

En otros países de América Latina se han llevado a cabo investigaciones referidas a la seguridad vial y los continuos accidentes de tránsito. Así lo muestra el estudio realizado por Morales et.al. (2010), en el Perú. Los autores concluyen que el problema del tránsito en dicho país se convirtió en un acontecimiento de salud pública. Allí las cifras también son alarmantes: en solo diez años (1998-2008), hubo en Lima más de 35 mil muertos.

El porcentaje de muertos por accidentes vehiculares varían en la región, así: en Uruguay, entre el 4.4 por cien mil habitantes; en México, Venezuela y Perú, un poco más de 21 por cada

cien mil habitantes. En la lista latinoamericana veintiséis países tienen organismos nacionales que velan por la seguridad vial, y el 26 por ciento, cuenta con estrategias nacionales que los gobiernos financian.

Un hecho bastante notable es que en Latinoamérica ocurren muchas más muertes de menores de 15 años por estos accidentes que en países avanzados. Esta situación ya se convirtió en una problemática para la región.

Llama la atención que en los países del norte, Canadá y Estados Unidos son más las personas que mueren como ocupantes del vehículo que en accidentes; en cambio, en Latinoamérica y la región Caribe, la gran mayoría de muertes son de motociclistas, ciclistas y peatones.

El caso de Colombia es bastante particular con respecto a América Latina, pues según lo manifestó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2022), el 2022 registró 7201 muertos, siendo el motociclista el de mayor porcentaje con 4274, seguido por el peatón con 1529. Cifras que superan por mucho a otros países. La cifra también indica que, hasta agosto del año anterior, hubo un total de 55.637 accidentes en todo el país, los que ocasionaron la muerte de 2147 personas.

En síntesis, en Latinoamérica y la región caribe según la Organización Panamericana de la Salud (2011), las políticas orientadas a la disminución de la mortalidad por este tipo de accidentes no son muy claras y eficientes, pues el rango de edad de los muertos está entre el cinco y cuarenta y cuatro años, y que al año son 142252 personas las que fallecen en accidentes y casi seis millones de lesionados jóvenes que, en su mayoría, son de pocos recursos.

Ante la grave situación, la recomendación que se hace es que haya más investigación sobre las causas que están originando esta problemática, y que se lleven a cabo pesquisas multidisciplinarias para que los resultados sean más eficientes y así las medidas de choque también lo sean. Además, que se declare el interés por crear políticas públicas en cuanto a la prevención y

solución de los accidentes para evitar que se aumente el número de muertos y accidentados, no sólo en Colombia, sino en los países que poseen los mayores registros.

### **Legislación colombiana en seguridad vial**

La base fundamental para la seguridad vial en el país está consignada en la Constitución Política de 1991. Desglosando un poco lo que expresa la Carta magna, se encuentra que el artículo 2, se refiere a al papel que deben ejercer las autoridades en lo relacionado con la protección de la vida, bienes, honra y los derechos de los ciudadanos. Pero, igualmente expresa la corresponsabilidad entre los deberes sociales y jurisprudenciales que subsisten en cuanto al cumplimiento que deben ejercer los ciudadanos y el Estado.

El anterior es el cimiento que traza la Constitución para que se abra el abanico para las demás leyes y normas a nivel jurídico con el fin de garantizar la protección y la seguridad vial y de movilidad general en el país. Es más, en los artículos 11, 82 y 88 y otros cuantos, el Estado adquiere el poder Constitucional para definir los elementos políticos para que se haga responsable de la calidad de vida de las personas y su respectiva seguridad en este ámbito. Igualmente, el artículo 24 le da vía expresa a la libre circulación por el país, como un derecho que tiene todo ciudadano. Y, el artículo 150 es el encargado de unificar todo lo relacionado con las normas de tránsito y de policía en todo el país. (CPC, 1991).

Todo el andamiaje jurisdiccional se refrenda, posteriormente, una vez se promulga la ley 105/93, en la cual se dictan las disposiciones fundamentales relacionadas con los medios de transporte, sus competencias y los recursos que se han de disponer para la nación y las entidades territoriales. Además, se dictan los compendios que rigen el transporte, como: la intervención que ha de tener el Estado de manera libre para planear, controlar, regular y vigilar el transporte y todas aquellas actividades que se vinculen con éste. Asimismo, lo concerniente con la seguridad de los ciudadanos, lo cual es prioritario en todo el sistema del transporte (Art. 2, literales b y e).

Las medidas también se dictan para el transporte público, pues la ley lo que busca es garantizar, ante todo, la movilidad y la seguridad de las personas. Así se observa en el artículo 5, en el cual el Ministerio de Transporte y demás entidades nacionales y territoriales que coordinen la movilidad, están obligadas a trazar los lineamientos en cuanto a políticas de transporte y tránsito (Ley 105 de 1993).

Más adelante, mediante la ley 336/96, artículo 2, a través de la cual se estipula el Estatuto Nacional de Transporte, se define como objetivo central el que tiene que ver con la seguridad, en especial, la que corresponde con la protección de los usuarios, como parte esencial en lo concerniente con el sistema de transporte.

Posteriormente, con el Código Nacional de Transporte (Ley 769 de 2002), entra en circulación la norma para que haya una circulación adecuada tanto de pasajeros, motociclistas, peatones, ciclistas, vehículos en las diferentes vías, los agentes de tránsito, al igual que todos los pasos que deben exigir las autoridades de tránsito.

También hay que agregar que en el párrafo único Artículo 4, se pone en consideración el manual para la seguridad de los usuarios, la educación y pedagogía, la calidad del servicio, libre circulación, el acceso libre, la descentralización, entre otros principios. Y, como bien se agregó anteriormente, se le da facultades al Ministerio de Transporte para que lleve a la práctica un Plan Nacional de Seguridad Vial que apoye y coadyuve a la disminución en lo que concierne con los accidentes viales en el país y que se amplíe a los departamentos, distrito, áreas metropolitanas, y municipios, y haga control sobre la piratería y la ilegalidad (CNT, ley 769 de 2002).

Siguiendo la ley citada, se recomienda a todas las Secretarías de educación para que trabajen armónicamente y desarrollen actividades pedagógicas aptas para las instituciones de educación y las desarrollen en todos los niveles desde el preescolar hasta la media vocacional.

En ese mismo orden de ideas, el artículo 2 (Decreto 2053), define las funciones que le corresponden al Ministerio de Transporte, como: establecer los planes y programas en lo correspondiente con la seguridad en los diferentes tipos de transporte así como conservar su adecuar la infraestructura, formular las políticas en lo concerniente con el tránsito en general y las bases para la competencia, en éste se certifican los aspectos definidos mediante las leyes 105/93, 769/2002, y el decreto 2053/2003.

En el 2004, mediante resolución 4101, en el país se adopta el Plan Nacional de Seguridad “hacia una nueva cultura de seguridad vial”, La resolución contempla en especial la misión y fomento de la seguridad vial en usuarios vulnerables, prevenir los accidentes mediante la pedagogía, la autorregulación y la responsabilidad ciudadana con respecto al tránsito. (PNSV, resolución 4101 de 2004).

Es de advertir que la ley 769/2002, es reformada mediante la ley 1383/2010, con el fin de hacer énfasis en que los objetivos que rigen el Código Nacional de Tránsito, corresponden: educar y descentralizar, la libre movilidad y circulación, la calidad del servicio, la identificación plena, el acceso libre, el cubrimiento general. Empero, le otorga al Ministerio de transporte, autonomía para que reglamente lo referente a la señalización vial infraestructural, la demarcación, y la aplicación en cada jurisdicción del respectivo reglamento (CNT, ley 1383 de 2010).

Ahora bien, la disposición de la ley 100/93, artículo 223, regula que el 3% de lo recaudado por las primas a través del SOAT, irá a un fondo que se comprometa con la educación vial a través de campañas, y que tenga coordinación con otras entidades del estado que ejecuten dichos programas (CNT, Ley 100 de 1993).

Todo el dispositivo normativo promulgado se hace con el fin de brindar seguridad a los ciudadanos en lo referente a la movilidad y el sistema de transporte. es de destacar aspectos esenciales como la responsabilidad asignada a los antes tanto nacionales, departamentales,

distritales, municipales y locales, aunque no se pueda asegurar que entre todos haya una debida coordinación del sistema, porque se requiere de muchos recursos tanto económicos como técnicos. También es válida la acción del Estado en cuanto a las acciones para una mejor educación y pedagogía vial, así como la buena gestión que pueda hacer la ciudadanía a través de planes y programas. Pero, se debe insistir mucho más, con la introyección y puesta en práctica de las normas de tránsito por parte de la ciudadanía que decide movilizarse por cualquier medio y reforzar así, la cultura ciudadana del usuario. (Ballén, 2011).

### **CAPÍTULO III**

#### **UNA MIRADA AL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO**

En este capítulo se tratará de presentar en términos generales, las disposiciones normativas emanadas del Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002. De ninguna manera se busca establecer un análisis profundo sobre la utilidad, viabilidad o efectividad del Código, sino de llevar a cabo una síntesis que permita entender de una manera más ágil, los elementos esenciales que de él emanan para que haya una correspondencia entre la norma y la práctica. Por lo tanto, se retoman de manera general aquellos títulos, capítulos o párrafos que lo componen y se hace la respectiva síntesis de lo substancial. Aunque, de manera implícita, el Código ya tiene una crítica que se ha desarrollado a través de la monografía: falta de una verdadera pedagogía o educación que conlleve a que, con la constancia y la repetición de la norma, la costumbre se asuma como algo propio de quienes transitan por las diferentes vías del país.

Como bien se explicó, el Código es fundamental para entender de manera adecuada, cuáles son los derechos y cuáles los deberes bien sean como peatones, ciclistas, motociclistas o conductores de algún tipo de vehículo. Se sustenta en una base normativa y en la Constitución política. Su reglamentación ha ido cambiando de acuerdo con los avances en materia de movilidad, transformaciones sociales, económicas o culturales, pero la base jurisprudencia, no pierde su esencia. Hechas las anteriores aclaraciones, veamos los principales componentes normativos.

El Título 1, cubre las disposiciones generales que, a través de los diversos capítulos que lo conforman, se empiezan a desglosar en principios y definiciones. Toda la jurisprudencia que se va desarrollando, es para todo el territorio nacional y para toda clase toda clase de vehículos motorizados, no motorizados y para peatones. Asimismo, el Código hace énfasis en que se ponga en práctica el artículo 24 de la Constitución, el cual le da vía libre para que todos los ciudadanos circulen de manera libre por el país, pero respetando las normas y tengan la suficiente seguridad, sobre todo, con los peatones y discapacitados. El ente encargado de dar cumplimiento a esta

normativa, es el Ministerio de transporte el cual, además, debe brindar información, educación y pedagogía para una mejor seguridad en cuanto a la movilidad.

En el artículo 2, se hace un listado de las definiciones fundamentales para que haya una interpretación unánime frente a los conceptos. Allí se encuentran términos como andén, accesibilidad, accidente de tránsito, adelantamiento, agente de tránsito, acompañante, alcohosensor, alcoholemia, alcoholometría, aprendiz, tipos de automóviles, bahía, barrera, estacionamiento, bicicleta, bocacalle, buseta, equipaje, pasajeros, cabina, calzada, camioneta, camión, carretable, carril, casco, carretera, carrocería, centro de diagnóstico, centros de enseñanza y de formación y de atención, choque, ciclista, ciclorruta, comparendo, cinturón de seguridad, croquis, conjunto óptico, cruce e intersección, cuneta, embriaguez, equipo de prevención, espaciamento, homologación, infracción, licencia de conducción, línea de vehículo, tipos de luces, matrícula, modelo, número de serie, marca, paso a desnivel, a nivel, placa, peatón, parqueadero, rebasamiento, registro nacional y terrestre automotor, remolque, retén, señal de tránsito, semáforo, señales luminosas, separador, sobrecupo, STTMP, taxi, taxímetro, tránsito, tipos de vehículos, tipos de vías, zona escolar y de estacionamiento.

Cabe resaltar en esta lista de términos el concepto de acompañante: lo limita exclusivamente al que viaja con el conductor de vehículo automotor. Pero, el concepto es ambiguo, porque un peatón también puede ir acompañado, aquel que tiene una discapacidad visual o física, por ejemplo. Igualmente, delimita que una buseta puede albergar hasta treinta pasajeros, pero no dice cuál es el cupo de un bus. Hay duda respecto al término calzada, la cual está destinada sólo para la circulación de vehículos. El concepto motocicleta, se define como un vehículo automotor con capacidad para el conductor y el acompañante, pero sólo posee dos ruedas. Resulta que hay motos de tres ruedas, y otras llevan además de una persona, un niño en la parte posterior. Actualmente, es de uso muy común, la patineta. Las hay tanto eléctricas, como sencillas. El término no aparece en el diccionario. Lo mismo sucede con el metro cable en Medellín, que es un vehículo de transporte de pasajeros y no está registrado.

De todas formas, los conceptos o términos se deben ir actualizando y brindar al usuario de cualquier medio de transporte, la oportuna comunicación. Así lo hicieron con la vía troncal, declarada por la corte exequible en Sentencia C 568 de 2003.

El capítulo 2, se refiere a las autoridades de tránsito, en éste se especifica el orden de éstas, iniciando por el Ministerio de Transporte y culminando con los agentes de tránsito y transporte. También se definen las funciones en cada uno de los párrafos, el control que se debe ejercer, el papel que han de cumplir, y la función de las fuerzas militares cuando no exista autoridad en determinada región.

El gobierno es el encargado de definir los títulos o capacitaciones que se requieren para los cargos, la experiencia y de reglamentar la formación o tipo de formación exigida. El texto del párrafo 3, fue declarado inexecutable por sentencia C-568 de 2003, en el cual se les prohíbe a los alcaldes, gobernadores, asambleas departamentales y consejos municipales, hacer modificaciones al código de tránsito. El artículo 4, referente a la acreditación y formación de programas, fue declarado INEXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-530 de 2003, es decir, ya no es el gobierno el que define los títulos y capacitaciones para ejercer cierto tipo de cargos. Pero, continúa vigente la norma según todos los organismos de tránsito deben acreditar su respectiva formación.

En el artículo 5, se hace claridad sobre lo relacionado con la señalización y demarcación vial, sus técnicas, características, responsabilidad, entre otras, ajustándose a la ley 140 de 1994, según Resolución Nacional 19341/2002. Igualmente, el Ministerio queda facultado para la actualización de la señalización internacional. El siguiente artículo define quiénes son los organismos de tránsito en las respectivas jurisdicciones, desde los departamentos hasta las secretarías departamentales. Aquí se refuerza la función esencial del Ministerio, de la policía de tránsito en carreteras y el de las autoridades municipales, como los alcaldes para que definan las normas que regulen el tránsito en sus municipios, llevar a cabo convenios administrativos con otras jurisdicciones, según decreto distrital 297 de 2003.

Ahora bien, en el artículo 7, se define todo lo concerniente con el régimen normativo, quiénes son los entes encargados de hacer cumplir la norma, las funciones, exhibición de pruebas a entes privados con el fin de demostrarlas en caso de multas o recaudo. La policía Nacional, tiene la misión de la protección y seguridad a quienes usen la red vial, además reglamenta la formación que han de recibir los cuerpos dedicados a esta actividad en zona rural como urbana. Los organismos de tránsito, quedan autorizados para la celebración de convenios o contratos, el cual regirá para los municipios, distritos o departamentos. El tipo de contrato puede ser temporal y se podrán cambiar a los integrantes según el Concepto del Consejo de Estado 1826 de 2007.

Ahora bien, el capítulo 3, gira en torno al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), que se impuso de manera permanente y de carácter obligatorio en todas las entidades de tránsito de la nación. El Ministerio de Transporte exige su funcionamiento directamente o a través de entidades públicas o particulares con todos los organismos de tránsito del país. En términos generales, este registro abarca todo lo correspondiente con el parque automotor, infracciones, licencias, seguros, accidentes, entre otros. Para que se haga extensivo, existe un formato diseñado por las autoridades de tránsito para las diligencias que requiera cada interesado.

Cada municipio, además, tendrá en su registro el SIMIT (Sistema Integrado de Información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito), con el fin de que haya unidad en los trámites y ningún infractor pueda evadir su responsabilidad en el lugar en el que se encuentre.

Una mirada al TÍTULO 2, cubre todo lo referente al Régimen Nacional de Tránsito, esto es, lo que tiene que ver con los centros de enseñanza automovilística, bien sea de carácter privado o público, y a la instrucción que puedan recibir los futuros conductores. Con este fin se dictó la resolución 9777/2002, del Ministerio de Transporte.

La entidad encargada de vigilar y supervisar que estos centros de enseñanza funcionen correctamente, es la Superintendencia de Puertos y Transporte. (Ley 115/1994). Pero, los ingresos por multas que se impongan, corresponden al municipio donde funcione la escuela de capacitación.

El capítulo 2, de este título, hace referencia a la licencia de conducción, sus requisitos, técnicas y especificaciones y seguridad, la cual rige para todo el territorio nacional. Las categorías para la conducción, están consideradas en la resolución 1600/2005, del Ministerio de Transporte. El mismo Ministerio se encargará de los exámenes de aptitud, el cual se renovará cada cinco años. En la resolución 6365/2002, aparecen todos los requisitos para la obtención de la licencia.  
Resolución

En cuanto a licencias de personas a quienes se les expidió en otro país, Colombia las acepta por el período que permanezca la persona siguiendo las disposiciones internacionales del caso. Para la suspensión de la licencia, el artículo 26, da las pautas y consideraciones del caso, lo cual implica que, a la final, se debe hacer entrega del documento que lo acredita como conductor a la autoridad competente.

Ahora pasemos al capítulo 3, el cual se centra en lo que acontece con los vehículos. Lo primero es de exponer que la ley exige que todos los vehículos que estén circulando por el país, se deben ajustar a las normas de tránsito y demás reglamentos correspondientes. Igualmente, se expide por parte del Ministerio, el artículo 1 ley 903/2004, mediante el cual se define el tiempo (seis meses), para los que deseen cambiar de servicio particular a público en camperos, volquetas, y vehículos de carga. En este mismo artículo se estipula el cambio de servicio taxi a particular.

Los siguientes artículos del 28 al 33, definen las condiciones para que un vehículo pueda transitar libremente por el país, cuáles son las normas que deben cumplir y qué exigen las autoridades de tránsito y ambientales en este caso. Asimismo, lo concerniente con el servicio escolar, turístico, el peso y tipo de carrocería según parámetros nacionales e internacionales,

equipos de carreteras, defensas, salida de emergencia (Resolución 5666/2003, Ministerio de transporte), condiciones y tipo de carga, y permiso para el transporte de cierto tipo de carga.

El siguiente capítulo, 4, está destinado a dar cuenta de la licencia de tránsito. Desde los artículos 34 al 40, se hacen las aclaraciones pertinentes. Por ejemplo, la Resolución 7100/2002, del Ministerio de transporte hace toda la explicación referente al porte de la licencia de tránsito, licencia que ha de cumplir con un formato establecido por el Ministerio y el cual debe tener incluidas el código de barras y el holograma de seguridad. Asimismo, traza los parámetros para específicos para el transporte en las islas San Andrés y Santa Catalina, el registro inicial del vehículo, especificaciones y propiedades de la licencia de tránsito, sus limitaciones, el proceso de matrícula, número de identificación, el traslado de cuenta y la circulación de vehículos extranjeros.

Ahora bien, en el siguiente capítulo, 5, se define lo concerniente con los seguros y responsabilidades. Se trata de un fallo dado por el Consejo de Estado, el 12789/2002, y el cual determina que todos los vehículos que deseen transitar por el territorio nacional deben estar asegurados obligatoriamente. El SOAT debe regirse por las normas de tránsito.

Respecto a las placas, su elaboración y diseño, código, rasgos, series y demás, es una función propia del Ministerio de Transporte, condiciones que se especifican en el capítulo 6. También se establece la diferencia en razón del vehículo y tipo de servicio.

Para las autoridades de tránsito es muy importante que el Registro Nacional Automotor esté actualizado porque así podrá circular libremente por el país. En el capítulo 7 se dan las especificaciones, el tipo de maquinaria permitida, quiénes se deben inscribir y qué documentación se requiere. Es fundamental la inscripción de dominio en la que se especifique el derecho que se tiene sobre el vehículo y las transacciones que se han surtido en el historial del mismo. El registro como tal, permite que las autoridades tengan conocimiento dónde está matriculado X o Y,

vehículo, quién es el dueño, características, y todo lo referente a las condiciones propias las cuales no se pueden modificar sin la autorización o el cumplimiento de ciertos requisitos.

Uno de los requisitos esenciales para la libre circulación en el territorio nacional tiene que ver con la revisión técnico-mecánica (Ministerio de Transporte 5849/2004 y resoluciones 7171/2002 y 7730/2002. La revisión es anual cuando se trata de un servicio público, y si es un servicio diferente será cada dos años. En total, son diez pasos esenciales que se deben cumplir en dicha revisión, los cuales van desde una carrocería adecuada, hasta los dispositivos requeridos para poder prestar el servicio. El ideal es que mediante una buena revisión se pueda garantizar un servicio eficiente, en lo referente con lo público (Resolución 3500/2005, Ministerio de Transporte.) Los centros de diagnóstico para el servicio de revisión, son los que están debidamente autorizados por el Ministerio de Transporte y todos los vehículos motorizados deben cumplir con el debido requisito.

Análisis especial merece EL TITULO 3 del Código, el cual contiene lo relacionado con las normas de comportamiento. Es importante porque se trata de las reglas de educación mínimas que se deben tener para el tránsito. Cómo debe ser el comportamiento de toda persona bien sea peatón, pasajero o conductor que circule por el país (artículo 90, Acuerdo Distrital 79/2003). Se insiste en una adecuada pedagogía a través del uso de herramientas tecnológicas, cartillas, elaboraciones didácticas, que contribuyan a que se eviten los siniestros viales y tantas anomalías en cuanto a una adecuada movilidad.

Es interesante en este contexto, lo manifiesto en el capítulo 2 de este título, pues se dan las pautas para que el peatón pueda tener mejor circulación, pero también los deberes que debe cumplir. Son muchas las condiciones que se le ponen al peatón, pero todas destinadas a que tenga más seguridad cuando decida transitar por cualquier vía, acera, calle, avenida, etc. Se definen, igualmente, las indicaciones para jóvenes, niños, ancianos, discapacitados, condiciones que, de llevarse a cabo de manera correcta, evitaría muchos de los accidentes que ocurren a diario en el país. Por eso, es que se insiste en una buena educación y pedagogía vial y de movilidad, para que

haya más armonía en la circulación de todos los que camina, pedalean o conducen por el territorio nacional.

El capítulo 3 (Título 3), es quizá de los más extensos que posea el Código. Va desde el artículo 60 al 86 con sus respectivos párrafos. Se trata de la conducción de vehículos, lugares por los que deben hacerlo, la correcta señalización, zonas de seguridad, las maniobras permitidas, el tema de las luces, los conglomerados, las plazas públicas, el derecho principal que tiene el peatón, las señales de parqueo, los cruces de intersección, cómo utilizar bien los carriles, los respectivos giros, la velocidad permitida, el tránsito de motociclistas, las ciclorrutas, las ciclovías, el estacionamiento, normas para transportar pasajeros y estudiantes, los horarios de transporte, el aprovisionamiento de gasolina, las luces y tipos, y un largo etcétera que hace de este capítulo uno de los más completos del Código.

El siguiente capítulo, 4, está dedicado al transporte público. Aquí se define sobre la prohibición de transportar animales u objetos que impidan la comodidad de los pasajeros y la exigencia de bodega o parrilla cuando el vehículo lo requiera. Además, cuál es el carril permitido cuando lleva o no pasajeros. Se le dan los requisitos para el uso del taxímetro, las luces interiores, donde se hacen las paradas viales, el parqueo. Y los deberes del pasajero en cuanto a su comportamiento, y buenos modales en el interior del vehículo y las exigencias a las empresas que no tengan control sobre los conductores que evaden la norma.

Luego, el capítulo 5, está consagrado a los ciclistas y motociclistas. En este entran las motos triciclos y motociclos. Igual que los demás vehículos, también tienen normas que los regulan en la vía pública: horarios, vestimenta del conductor, velocidad permitida, el uso del casco, el chaleco y la puesta en escena de las señales manuales (artículo 69, resolución de ministerios de transporte 1737/2004).

En este acápite también se especifican las normas para los ciclistas y triciclos y las prioridades de las cuales gozan los ciclistas cuando hay cierto tipo de competencias y que requieran de las vías nacionales o del departamento. Es un compendio bastante específico y bien definido en este campo.

El código no deja de por medio lo concerniente con el tránsito de otros vehículos y animales, capítulo 6. La norma exige que no puede haber animales en las vías públicas o abandonados. La solución que se plantea para estos casos, es entregarlos a asociaciones o al coso, encargados de cuidarlos. Algo muy positivo es que en el artículo 98 se define la erradicación de vehículos de tracción animal. Este era un problema que tenían las ciudades, sobre todo Bogotá, con los llamados carrromulas. Ahora sólo se permiten para fines turísticos

También en el Código, capítulo 7, se establecen las especificaciones para el tránsito de personas cuando se realicen actividades colectivas. La autorización para que se lleven a cabo, la deben impartir las autoridades competentes, máxime si éstas ocurren en vía pública. Asimismo, expone lo que debe hacerse en caso de competencias deportivas, las cuales deben contar con unos parámetros, días, horarios y responsables de todo tipo de accidentes.

En cuanto a los trabajos que se deben realizar en vía pública, el capítulo 8, establece cuál es la normativa y exigencias. Por ejemplo, si es pertinente realizarlos en la noche o de día, qué proyectos de construcción se tienen previstos, la licencia, los dispositivos requeridos, el manejo de escombros u otros materiales. Este artículo lo refuerza, en grado sumo, el relacionado con el de protección ambiental, el cual define sobre las fuentes de emisión, los dispositivos sonoros que no afecten el medio ambiente, la regulación de los pitos, sirenas u otros elementos de contaminación auditiva. Es muy importante porque hay una preocupación intrínseca por el cuidado del medio ambiente. Aunque la situación social, marginalidad y desempleo que hay en el país, no puede tener control sobre los venteros ambulantes, por ejemplo, quienes utilizan bocinas que generan bastante ruido en el espacio público y causan una fuerte contaminación auditiva.

En el país, aunque el desarrollo vial ha estado en retroceso por muchos años respecto a otros de América Latina o países desarrollados, si existe en los últimos años avances significativos. Desde entonces, ha habido cierta preocupación por regular el tránsito de vehículos con más control y requisitos. El Código define bien la clasificación de las vías en el país, desde férreas hasta peatonales y las mismas están supeditadas al uso que se les puede dar según la norma.

Una situación bastante compleja en el país la cual ha causado graves consecuencias es lo referente a los límites de velocidad permitidos. Aunque en el capítulo 11 se establece cuál es el límite en zonas urbanas y rurales, y muchas veces varían de acuerdo con el comportamiento de los conductores o número de accidentes, son muchos los accidentes que ocurren por el exceso o la falta de un adecuado uso. En el territorio nacional se estipula una media de 80 kilómetros por hora, a veces se admiten hasta 100, según lo definan las autoridades, pero no siempre se cumple no sólo esta exigencia, sino la combinación de licor o sustancias psicoactivas que han causado mucho daño y provocado muchas muertes en las carreteras del país.

Ahora veamos lo que pasa con las señales de tránsito, tema que se desarrolla en el capítulo 12. Aquí se hace una exposición que cubre todo el aspecto de la reglamentación, la clasificación, la definición, la prelación y la obligación. Son normas que le permiten al conductor de un vehículo o al peatón, hacer un mejor uso de las vías y medios de desplazamiento. Las hay de tres tipos: Reglamentarias, preventivas e informativas.

Más que todo, lo que se exige es pedagogía para que los diferentes usuarios tengan conocimiento de cada una de ellas y las usen correctamente. Ya es responsabilidad tanto de los conductores o los peatones y las autoridades de tránsito para que estén informando sobre cambios y actualizaciones de las mismas.

El último capítulo del título 3 del Código, gira en torno a las sanciones y procedimientos que hace el control de tránsito. Las señales que indican continuidad, parada o desvío del tráfico

están a cargo de las autoridades de tránsito. Asimismo, los semáforos están clasificados de manera tal que indique cuando se puede circular o no. Los hay para vehículos, para peatones y especiales. Todo está programado a través de varios tipos de señales, pero las luminosas, tienen los colores universales que demarcan el campo de circulación o no, en las diferentes vías, calles, avenidas o pasos peatonales de la ciudad o espacios en las que se requieran.

Siguiendo con la puesta en escena de los diferentes títulos y capítulos del Código, es preciso echarle una mirada al TÍTULO 4, el cual se refiere a las sanciones y procedimientos. El código presenta como las sanciones a las que pueda ser acreedor un conductor de vehículo, las siguientes: la amonestación, la multa, suspender la licencia de conducción, inmovilizarle el vehículo, hacerle una retención preventiva del vehículo o cancelarle de manera definitiva la licencia de conducción. También existen aquellas relacionadas con las infracciones causadas al medio ambiente por el uso de dispositivos que cusen ruidos, alarmas, sirenas u otra clase de objetos que impidan una movilidad tranquila, o por el uso de contaminantes no permitidos.

Las autoridades de tránsito tienen a disposición lo que refrenda el Código y tienen potestad para aplicar la norma cuando se requiera. Hay desde amonestaciones, hasta la suspensión de la licencia, según la falta cometida. Se trata de un título bastante amplio y con muchas especificaciones sobre los hechos sancionatorios el cual da claridad a todas las inquietudes que tengan los conductores. Igualmente, define quiénes, cuándo y cómo se deben pagar cierto tipo de sanciones y quién debe responder cuando el vehículo haya sido inmovilizado por las autoridades por cometer cierta falta.

Las sanciones por incumplir las normas de tránsito, están tipificadas en el capítulo 2, del título, 4. La sanción obedece al grado de peligro y puede ser gradual. El código establece la multa como castigo, la cual está consignada en el artículo 131. Es una larga lista que especifica cada una de ellas y que quizá le sea complicado a un conductor, introyectar. De todas formas, entre más claridad hay más opción para que se aplique de manera oportuna. El caso del artículo 132 llama la atención, pues se refiere al fumador dentro del vehículo, cosa que muy poco se cumple según la

percepción que existe en el medio. También es interesante el siguiente artículo, 133, pues hace referencia al pedagogía o capacitación que deben recibir quienes no cumplan con el Código. Todo esto va muy concatenado con el siguiente capítulo sobre las normas de comportamiento.

El comparendo es el núcleo de este capítulo 4, los hay para transporte público como privado. Y ya existen diferentes tipos de cobros y formas de pago según el Código. Se insiste mucho en los cursos pedagógicos para que la multa sea menor y para que el conductor imprudente pueda acceder a otras formas de aprendizaje o preparación para la actividad de conducir en el país.

Empero, es importante anotar que el conductor tiene recursos basados en el derecho el cual puede interponer ante un funcionario, o la entidad de tránsito. Así lo considera el artículo 142 del capítulo 5. Es importante porque aquí opera el derecho a la igualdad y la puesta en práctica del derecho. Es más, el artículo 143, el cual hace alusión a cómo proceder en caso de daños a cosas, es parte de lo que se analizó en el inicio de este trabajo en el caso de la responsabilidad civil bien sea contractual o extracontractual.

Lo primero a lo que invita el Código en caso de daños, es llamar a la conciliación, de resto, pues se debe proceder a recopilar la mayor evidencia, para así dirimir el conflictos en el centro de conciliación.

En este recorrido por el Código también llama la atención lo expuesto en el artículo 148 del capítulo 7, referente a la actuación en caso de infracciones penales. Es fundamental que el Código endurezca las penas para evitar que haya muchas personas que, por su mal comportamiento, cometen muertes y lesiones de gravedad y que pagan penas leves o se les da casa por cárcel. Se creería el Código debería ser más explícito en este punto y definir el tipo de pena, el alcance y la potestad de la fiscalía para asumir los casos cuando hayan muertos o lesiones graves de por medio.

Este mismo caso está muy relacionado con el de embriaguez, artículos 150 al 153, en los que se consideran cuáles son las sanciones a desminar en caso de que ocurra este hecho. Pues, a pesar de que se define el procedimiento, no se especifica bien cuál es la sanción penal en caso de causar muerte o lesiones personales graves a un tercero por el consumo de alcohol o el de estupefacientes. Se supondría que el Código debería ser más claro ante estos hechos y dejarlos registrados como bien ocurre con otros casos en capítulos anteriores.

El código establece sanciones especiales, según los artículos 154 al 158. Estas van desde las que se les aplica a los centros e enseñanza, hasta las ensambladoras o fabricantes de carros. Las multas en este caso, están bien estipuladas, al igual que las sanciones a quienes no cumplan con la norma, la destinación de los recursos obtenidos por las sanciones y el porcentaje que le corresponde al municipio y a las autoridades de tránsito y a la debida caducidad por tiempo límite.

Algo muy importante es lo establecido en el Capítulo 9, de este título, y es con respecto a la compatibilidad y analogía. En éste se postula que la parte normativa del Código Contencioso Administrativo, así como la del penal, el de procedimiento penal, y el civil, pueden ser aplicadas a cierto tipo de actuaciones que no estén reguladas en el Código Nacional de Tránsito, excepto las incompatibles.

La aplicación de la norma, así como otras consideraciones, están definidas en los artículos 163 al 170. Y, para la vigencia del presente Código, se deroga el Decreto 1344/70 y sus disposiciones reglamentarias y modificatorias, según el concepto 5849/2004 del Ministerio. Transporte

La anterior síntesis sobre el Código Nacional de Tránsito, abre las luces para continuar desarrollando los demás aspectos que se tienen previstos en la presente monografía. No se podría pensar sobre el tema sobre seguridad vial, sin antes acudir a lo referente con la responsabilidad civil. Es decir, cuando se trazan este tipo de normas, es porque se tiene previsto un tipo de contrato

el cual exige su cumplimiento. Pues, nadie podrá comprar un vehículo ajeno a que su obligación es contractual con una entidad, en este caso, con el Ministerio de Transporte. Así las cosas, los anteriores capítulos se hicieron con el fin de fortalecer la idea que se tiene prevista desarrollar en el siguiente: El tema de los seguros y las pólizas. De esta manera se estaría dando repuesta a las inquietudes planteadas al inicio de la investigación y a los objetivos formulados.

## **CAPÍTULO 4:**

### **EL TEMA DE LOS SEGUROS: DILEMAS Y APUESTAS POR UNA MEJOR SEGURIDAD.**

#### **Una ubicación contextual**

El seguro obligatorio es una necesidad imperante en cualquier sociedad, no sin duda desde hace varias décadas haciendo uso de la tecnología y los avances en todas las esferas, las sociedades han buscado la forma de mitigar todos aquellas contexto o situaciones que, por circunstancias ajenas de su voluntad, se le escapan de la mano a quien conduce un vehículo y puede provocar algún peligro para su vida o para algún tercero, bien sea sobre sus bienes materiales o sobre su integridad física.

Al igual que el derecho, los seguros fueron evolucionando y se convirtieron con el paso del tiempo, en un elemento vital para la vida cotidiana. Esa imperiosa necesidad hizo que el hombre buscara mitigar los riesgos de cualquier índole que lo aquejan y que pesan sobre él, sus bienes y su familia (Sánchez, 2007, pág. 4).

Algunos autores (Graton, 1955), coinciden en señalar que los primeros seguros surgen de la actividad marítima, es decir, las personas responsables de esta labor o actividad hacia los siglos XVI o XVII, en Portugal, exigían que los barcos que llevaran mercancías por más de cincuenta toneladas, pagaran un 20% de más, porcentaje que se destinaba hacia un fondo común para cubrir los riesgos de los navíos.

Ese antecedente fue la base para que la sociedad y los Estados entendieran que no sólo se debía proteger a una actividad o una parte de los trabajadores, sino a todos los ciudadanos. Posteriormente los distintos gobiernos empezaron a establecer normas y leyes que brindaran seguridad a todos los ciudadanos y los protegieran ante eventualidades, accidentes o circunstancias adversas que se pudieran presentar.

Sin embargo, es con la invención del vehículo automotor que se empiezan a gestar los cambios en casi todas las actividades humanas: primero, con la movilidad, porque todo se hizo más rápido, luego con el desarrollo industrial que fue perfeccionado los primeros modelos, después el factor turismo, el comercio y por supuesto, las aseguradoras.

Pero, el exceso de tráfico y el aumento de accidentes que provocan un sinnúmero de muertes y lesiones graves, como bien se ha venido afirmando, se convirtió en un problema de salud pública. A tal punto que, poco después de culminada la primera guerra mundial, muchos países de Europa iniciaron sus preocupaciones por la multiplicidad de accidentes de tránsito, por lo que buscando soluciones, encontraron que lo mejor era imponer al propietario del vehículo una fianza para darle el pase, así como la creación de un fondo de ayuda a las víctimas de vehículos que quedaron incognitos o cuyos propietarios no eran pudientes y tenían que adquirir el seguro de responsabilidad civil (Donati, 1978).

Diversos Estados y autoridades de tránsito, entendieron que los accidentes de tránsito son, ante todo, una problemática de orden social y que la proyección estadística era inevitable, pero que podría ser estudiada, prevista y quizá modificable de acuerdo con el consumo-producción. (Acosta, 1989, p. 85).

El primer paso en la creación de un seguro obligatorio de responsabilidad civil de automóviles, lo dio Dinamarca (1918). Posteriormente, otros países como Noruega (1926), Massachusetts (1927), Suecia y Austria (1929 y Reino Unido (1930), engrosaron la lista. Otros países o continentes se fueron se adhirieron y todo se hizo más expedito (Navas Herrera, 2009, p. 17).

En Latinoamérica, Venezuela fue el primer país en hacerlo (1960), luego vinieron Costa Rica, Ecuador, Chile y Panamá (1986). En cada uno de ellos los valores y la cobertura, iba variando de acuerdo con sus políticas propias (Gaviria, F. 2011). La característica general es que el desarrollo que se ha dado en cada país obedece al avance del mercado de vehículos, al

ordenamiento jurídico propio de cada país y que en todos se mantiene el objetivo principal: el amparo por muerte a accidente de gravedad que derive en lesiones personales.

En el país el SOAT (seguro obligatorio de accidentes de tránsito), surge mediante la ley 33/1986, pero entra en vigencia sólo a partir de 1988, una vez se da la aprobación por parte de la Superintendencia Financiera de Colombia. En aquella época, existía un problema por resolver: el conductor responsable de un accidente tenía que contar con una póliza voluntaria de responsabilidad civil o tener liquidez económica para que se le prestara atención médica en caso de accidente de tránsito. Entonces, según la competencia del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, artículo 191, se intuye que sólo a través de la ley podrá crearse seguros obligatorios, así que ésta la promulgó el Congreso de La República poco después.

Este seguro, según el objetivo con el que fue creado, consiste en brindarle protección a la vida, y a la integridad física de las personas que sufran un accidente de tránsito. Su cubrimiento va desde determinados amparos como gastos médicos y demás, hasta el auxilio funerario en caso de muerte. Pero, deja por fuera la protección a los bienes materiales que puedan perderse o sufrir deterioro, asunto bastante preocupante, pues como se dijo en capítulos anteriores, en el país los niveles de accidentalidad han aumentado notoriamente, al punto que el registro de muertos en el 2019, fue de 4761 personas según lo informa la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y cada año, se incrementa hasta en un 10%, según esta misma entidad.

### **Particularidades del SOAT en el país.**

Lo más revelador que tiene el SOAT, es su carácter de obligatoriedad, lo cual establece un tipo de relación no sólo con el que accede a la póliza, sino también con las empresas aseguradoras y las instituciones que prestan el servicio de salud. En eso es clara la ley 33/1986 y los decretos que la sustentan: tanto los propietarios de vehículos que circulan por el país, como las compañías de seguros, tienen la obligación de contratar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Asimismo, se hace extensivo a las entidades que prestan el servicio de salud a las cuales se les exige no eximir por ningún motivo su responsabilidad hospitalaria, hasta el deceso, pues de no

hacerlo, se someten a sanciones a quienes la representan de manera legal y a los responsables por parte de la superintendencia Nacional de Salud (Universidad de los Andes, 2006, p. 138).

Otra particularidad del SOAT está relacionada con la cobertura que ofrece, debido al carácter obligatorio del contrato, están expresan en el artículo 193 del estatuto orgánico del Sistema Financiero. Esta característica hace que se tenga que responder por indemnizaciones si hay víctimas, gastos de toda índole y auxilios que se hayan incurrido.

Un caso especial merece el proyecto Ley 115/2018, en la que la Cámara de Representantes, acumulado con el proyecto Ley 143/2018, adopta disposiciones para asegurar de manera obligatoria y se gestionen los choques simples, a través de los varios de sus artículos de la Ley 769. La idea del proyecto de crear un seguro obligatorio de responsabilidad extracontractual adicional al SOAT extensivo a todos los propietarios de vehículos, como un mecanismo expedito para la gestión de choques simples y que a la vez se sortee con mayor eficacia la cogestión vial en caso de que ocurra (Cuello, 2019).

En el artículo 1, se expone que dicho seguro cubre una cifra superior a los treinta salarios mínimos legales vigentes, y es de obligatoriedad para todo propietario de vehículo terrestre, y se expone como una herramienta para gestionar choques simples y evitar así, el embotellamiento en las diferentes carreteras del territorio nacional.

Frente a la propuesta, también salen a relucir las controversias, por ejemplo: Extender el SOAT, en cuanto a la cobertura, es decir a los daños que se le puedan causar a bienes materiales o a terceros, las aseguradoras no tendrían forma de asumir esos costos debido a que las primas son demasiado altas (Cuello, 2019).

Según el estudio realizado por Vallejo (2019), los llamados choques simples son los autores de la mayor congestión vial en el país que, de acuerdo con la autora, un 65% de los accidentes que ocurren el territorio nacional, obedecen a esta modalidad. Esta situación significa que hay cerca de un 70% de deterioro en cuanto a la movilidad en las grandes urbes. Aunque se ha tratado llevar a una situación conciliatoria entre quienes conducen y producen el accidente, el mecanismo no ha

funcionado porque hay desconfianza entre las partes por falta de garantías en la responsabilidad y muchos prefieren seguir en la vía hasta que se hagan presentes las autoridades de tránsito.

Siguiendo a Vallejo (2019), los casos de choque simple de acuerdo con los resultados de la Agencia nacional de Seguridad Vial, obedecen a que los conductores no acatan las señales de tránsito y que son imprudentes en cuanto a la distancia que deben mantener con otro vehículo. En síntesis: existe una implícita falta de educación vial y aprendizaje y puesta en práctica de las normas de tránsito por parte de una gran mayoría de los conductores, transeúntes, motociclistas y todo aquellos que intervienen en el uso de las vías del país. Así que crear un nuevo seguro de responsabilidad extracontractual, no es la solución, sino en exigir una correcta educación y puesta en escena de las normas de tránsito y movilidad.

Un hecho importante que aparece en el escenario de los seguros es el que tiene que ver con el aumento de la cultura del seguro en el país, por parte de los propietarios particulares. Los datos que ofrece Fasecolda (2019), es que hubo \$ 1059852000 en primas para seguros voluntarios de responsabilidad civil extracontractual. Igualmente, todas las entidades bancarias que tienen préstamos para la compra de vehículos, exigen la póliza de responsabilidad civil con el fin de cubrir los perjuicios o daños materiales que puedan ocurrir.

Aunque no es posible afirmar que todos los vehículos que transitan por las vías el país poseen un seguro de responsabilidad civil extracontractual, lo cierto es que no toda la legislación es tan sumamente necesaria, pues el mercado de vehículos se ha encargado de impulsar una educación y cultura para que el que desee tener un carro, adquiera de una vez la póliza de seguro.

Es más, agrega Vallejo (2019), si se aplica la prueba de Bonus-Malus, esto es, darles un premio a los buenos conductores a través de primas especiales, descuentos, tarifas más económicas y sancionar a los que cometen más faltas quitándole todas las gabelas, así se obtendrían mejores resultados. Esto es algo que se ha impulsado con los motociclistas, en el actual gobierno.

Una recapitulación de la anterior normatividad, nos remite al texto que se aprobó en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes (diciembre 14/ 2020), al proyecto 019/2020 y que

no es más que el acumulado de la ley 155/2020 y 221/2020 de la misma Cámara. El texto se simplifica en lo siguiente: se dicten medidas para promover, adquirir, renovar e impedir la evasión del SOAT, con lo cual se modifica la ley 769/2002 y se decretan otras disposiciones. (Congreso de Colombia, acta 026/2020). En el artículo 1 de esta ley, se establecen incentivos para los buenos hábitos de conducción y se explicita que se instituye una nueva cobertura del seguro que de ninguna manera va a incrementar el valor de la póliza.

El porcentaje de descuentos queda así, según lo establecen el parágrafo 1, en los siguientes literales. A. Si el propietario de un vehículo no hace ningún reporte de accidentes del año anterior, el descuento es del 15% del valor del SOAT. B. Si no hace ningún reporte de dos años anteriores, el descuento es el 20%. C. Si pasan tres años sin hacer uso del seguro, el descuento es del 25%. D. Si acumula cuatro años sin reportar accidentes, el descuento es del 30%, E. Si en cinco o más años no reporta o no hace uso del seguro obligatorio, el descuento es del 35%.

Es claro, además, lo que se prevé en el artículo 42, con relación al cubrimiento del seguro: la reparación si existen daños materiales a terceros y de bienes asegurables cuando hay choque simple de vehículos. Y, con el fin de que se incremente el costo de la póliza, por ningún motivo se dará reconocimiento a aquellos intermediarios que aplican ante las compañías de seguros.

Volviendo al caso de los choques simples, en lo adelante se contará con herramientas tecnológicas que posibiliten levantar de manera más ágil los croquis, el informe de los datos y responsable, para así tener una información más eficaz, oportuna y segura. Es más, la ley le da facultades al gobierno para la nueva cobertura del SOAT, según lo que se prevé en el artículo 193 (Estatuto Orgánico del Sistema Financiero), y la norma entra en vigencia, según el artículo 4, una vez sea promulgada.

¿Qué pasó o que ha venido pasando con los choques simples después de todo este andamiaje y normativa? Resulta que el actual presidente de la República sancionó la ley 2283/2023, mediante la cual los centros de diagnóstico automotor, (CDA) están obligados a que se incluya en la revisión tecnomecánica, el seguro obligatorio para vehículos particulares con el cual se cubren los daños que se les cause a terceros en accidentes simples, por fallas

tecnicomecánica, pero no tendría ningún sobrecosto para el usuario. El cubrimiento sería de 7 (SMLV) para motos y 15 (SMLV) para carros particulares.

Las controversias a esta ley vienen de la presidencia de los CAD, quien considera que las estos centros no cuentan con los recursos para cumplir con este gasto adicional y que dicha póliza, les arrebatara la poca utilidad que les queda. Lo que dicen los propietarios de vehículos es que esta es una carga financiera que en el fondo no soluciona en nada el problema de la congestión vehicular y, en su lugar, es un negocio bastante lucrativo para las aseguradoras, pues serían algo más de quince millones de vehículos los que tendrían que pagar la póliza (Torres, 2019). Por su parte, el Ministerio de Transporte quedó en estudiar la ley y atender a los CDA, ante este caso.

Aunado a lo anterior, Fasecolda (2017) (Federación de Aseguradores Colombianos), expone que en la actualidad existen en el país treinta y un seguros de responsabilidad civil tanto contractual como extracontractual únicamente para empresas de servicio público terrestre automotor de pasajeros (Decreto 1079/2015). Se le suma a lo anterior, el seguro de responsabilidad civil extracontractual (Ley 1225/2008), exclusivo para parques de diversión y demás atracciones y el seguro ecológico (artículos 3 y 3 ley 491/1999).

Aunque el seguro de responsabilidad civil no es obligatorio en todas las actividades económicas y profesionales, si es fundamental para el caso de profesionales sanitarios, para cubrir reclamaciones por daños personales y materiales causados a un tercero.

### **La apuesta de las aseguradoras.**

Una revisión general a la apuesta que poseen algunas de las aseguradoras, hace que se evidencie la relación que tienen con las distintas normas y leyes impartidas por el Estado y las consideraciones que ellas, como prestadoras de servicio, les ponen a sus clientes. En el fondo, son muchas las similitudes en cuanto a la cobertura, responsabilidades contractuales y extracontractuales, asesoría jurídica, tipos de contratos, entre otras.

En el siguiente esquema se hace una relación de las características y condiciones generales de las pólizas ofrecidas por algunas de las aseguradoras. Fueron elegidas al azar, pues previamente se hizo una observación con el fin de detectar particularidades o aspectos relevantes diferentes, pero en general son más bien similitudes que las identifican.

<b>Particularidades y Escenarios</b>		
<b>Seguros Mundial</b>	<p>Cubre riesgos como: hurto, asistencia, daños, responsabilidad civil, asistencia. Responsabilidad civil extracontractual Amparo patrimonial Asistencia jurídica Pérdida total por daños Pérdida total por hurto Perdida parcial por daños Perdida parcial por hurto Terremoto, temblor o erupción volcánica. Sólo cubre perjuicios patrimoniales o extrapatrimoniales a terceros si se contrató la cobertura. Lo mismo sucede con el amparo patrimonial, la asistencia jurídica,</p>	<p>No cubre: Sobrecupo, uso diferente al de la póliza, alquiler o arrendamiento, transporte de mercancías peligrosas, daños por inmovilización, conducir sin licencia, falsedad en documentos, estafa o abuso de confianza, guerras internas o externas, tránsito no autorizado, pérdida por actos terroristas y afines a estos.</p> <p>Obligaciones:</p> <p>Avisar, plazo de 3 días, la novedad a la aseguradora.</p> <p>Asistir a procesos judiciales y trámites contravencionales en fecha y hora propuesta.</p> <p>Dar a conocer pruebas o notificación a tiempo.</p> <p>El asegurado debe, proteger las cosas aseguradas y retirar el vehículo una vez haya cancelado el valor y reparado el vehículo.</p> <p>La cuantía o valor del siniestro debe demostrarse ante la aseguradora (artículo 1077 Código de Comercio).</p> <p>El pago de la indemnización se hace a los 30 días de ocurrido el siniestro.</p>

# Seguros la equidad

La responsabilidad civil del asegurado dando cumplimiento a los términos de la póliza y la ley colombiana. Se ampara muerte perjuicios tanto patrimoniales como extrapatrimoniales, lesiones a pasajeros o conductor, perjuicios, muerte accidental (en los 180 días calendario).

La incapacidad bien sea total o permanente en las que haya pérdida del 50% o más de la capacidad para trabajar.

Incapacidad temporal hasta por 120 días en los que no perciba salario o ingresos o hasta los límites del amparo.

Los gastos médicos hasta 90 días calendario después del accidente o los establecidos en la norma vigente.

La asistencia jurídica requerida en procesos civiles, penales o administrativos, así como conciliaciones extraprocesales tanto para el asegurado como para los pasajeros en lo concerniente con la garantía de la póliza.

Todo lo referente al pago de la responsabilidad, el límite máximo, la muerte o incapacidad total o temporal, se paga el límite de lo asegurado.

- Muerte o lesión a terceros que no sean pasajeros del vehículo
- Perjuicio contractual o extracontractual no derivado de un contrato de transporte público de personas.
- Vandalismo, asonada, guerras, revoluciones, sedición, entre otros.
- Siniestro hecho a voluntad del tomador o asegurado.
- Enfermedad de los pasajeros del vehículo no relacionada con el amparo de la póliza.
- Si el tomador se declara responsable o concilie sin consentimiento de la aseguradora.
- Lesiones, daños o muerte del tomador o parientes hasta segundo grado de consanguinidad o compañera permanente, que no viaje en el habitáculo correspondiente y no hayan cancelado el pasaje.
- todo tipo de lesión, muerte o daño a pasajeros si el asegurado conduce sin autorización.
- Transporte e de mercancías inflamables o azarosas causante del accidente.
- abandono de la ruta y sobrecupo de pasajeros o uso disiento al señalado en la póliza.

# Seguros Bolívar

Lo referente a la Responsabilidad civil contractual según lo definido en las disposiciones normativas en lo concerniente con muerte accidental (pasajero y familiares), incapacidad total o permanente: la capacidad laboral del asegurado; incapacidad temporal que impida el desempeño de labores lucrativas; gastos médicos: tanto hospitalarios como quirúrgicos y demás. Responsabilidad civil extracontractual: daños a terceros (perjuicios de tipo patrimonial y extrapatrimonial), en lo referente a daños materiales, lesiones o muerte, acompañamiento jurídico

Se cubren otras coberturas opcionales si están expresas en la póliza: amparo a protección patrimonial, y sucesos en los que no haya dolo, como: no atender normas de tránsito, exceso de velocidad o cuando el asegurado esté bajo bebidas embriagantes o sustancias alucinógenas, el vencimiento o no porte de la licencia de conducción, protección a accidentes personales al conductor o acompañante

Si es de un hecho repentino, muerte accidental o incapacidad permanente

## Exclusiones Generales

Perjuicios, pérdidas o daños causados por dolo, tanto para el asegurado como la cónyuge permanente y parientes hasta 2° grado de consanguinidad.

Dolo de la víctima o beneficiario.

Si el asegurado, sin autorización de la aseguradora, actúa a mutuo propio en procesos civiles, penales o administrativos.

Incumplimiento del contrato.

Muerte o lesiones a terceros de manera voluntaria o intencional

Daños a mercancías de pasajeros.

Suicidio o intento, lesiones causadas a sí mismo.

Sobrecupo de pasajeros

Muerte o lesiones a ocupantes del vehículo por otras personas o riñas.

Uso diferente del vehículo al amparado o alquiler sin autorización previa.

Daños o pérdidas a terceros a causa de transporte de mercancías peligrosas.

Daños, muertes, pérdidas por terrorismo, mítines, guerras, conmoción, entre otros.

Falsedad en licencia de conducción o nunca la tuvo.

Muerte o lesiones del conductor por carecer de las especificaciones técnicas exigidas

	del conductor o acompañante, según lo pactado en la póliza	Accidentes causados al asegurado o cónyuge, por: avalanchas, terrorismo, guerras, asonadas, entre otras de tipo natural o por inestabilidad social.
--	--	---

Esquema 1: Cuadro comparativo de aseguradoras.

Fuente: Elaboración propia con base en la revisión bibliográfica

Es posible observar en el anterior esquema, que las aseguradoras mantienen un prototipo estándar en cuanto a las condiciones, características o tipos de seguros. Muchas de ellas poseen convenios con entidades bancarias, fondos de universidades o cooperativas, que ofrecen respaldo o los servicios al público afiliado. Pero, en cuanto a garantías, cubrimiento y porcentajes y demás, mantiene más o menos prototipo estándar, quizá varía en el costo y formas de pago según convenio con las entidades o la misma aseguradora, pero a nivel general, los seguros se ajustan a una normativa y a una serie de protocolos éticos y de reglamento interno.

### **El tema de los deducibles: algo indiscutible.**

Tal y como está definido en el ámbito de los seguros, el deducible consiste en aquella cantidad de dinero que la compañía de seguros no indemniza en caso de que ocurra un siniestro. Esto es, el valor lo debe pagar el propietario del vehículo, así la responsabilidad se divide entre la aseguradora y el asegurado. Cuando ocurre el siniestro, el asegurado desembolsa parte de los daños y la aseguradora cubre sólo el dinero que supere el monto del deducible. (Restrepo, J. 2021).

El valor del deducible se define una vez se contrata la póliza. Si se está cotizando el Seguro Todo Riesgo, se debe estar pendiente del valor o el porcentaje de deducible del cual el comprador se hace responsable en caso de un siniestro. Esto también conlleva a que el valor de la póliza también se vea afectado, pues es fundamental tener en cuenta que, mientras más alto es el deducible de un seguro, menor es el costo de la póliza. Mientras que, si se elige una opción sin deducible, el costo total del seguro es mucho más alto. (Isaza, 2021). Esto se presenta porque la responsabilidad y el riesgo de la aseguradora aumentan, ya que tiene que cubrir todo el porcentaje del daño en caso que haya un siniestro. Es una forma de protegerse puesto que, se tiene que solventar más

porcentaje, y le cobra al propietario del vehículo un monto mayor mensualmente para equilibrar su situación. Igualmente, existen incentivos con el fin de que el asegurado sea más cuidadoso y prudente con el vehículo.

Los tipos más comunes de deducibles, son los siguientes (Restrepo, 2021): Deducible único, el cual consiste en un valor fijo que estipula la compañía de seguros con el asegurador. Es un monto fijo y depende de las condiciones de la aseguradora y del tipo de vehículo. El Deducible porcentual, este tipo de deducible se fija por porcentajes, que puede ser un 10% o un 20%, del cual se hace responsable el asegurado si llegase a ocurrir un siniestro.

Asimismo, pueden existir seguros para vehículos sin deducible, es decir, si ocurre un accidente la aseguradora se hace cargo de todos los daños. Esta posibilidad solo es factible en caso de pérdidas totales, pues para pérdidas parciales siempre habrá un deducible. Este tipo de seguros suelen ser los más caros del mercado. Si ocurre un choque, el deducible depende de quién tenga la responsabilidad en el siniestro. También es necesario examinar su magnitud y si vale la pena o no afectar la póliza por un siniestro de menor valor.

A manera de síntesis, el mejor deducible es el que está acorde con las necesidades y el presupuesto del asegurado.

Al final de una investigación siempre resultan inquietudes e interrogantes que pueden quedar sin resolver, cosa que se pretende subsanar con más lecturas e investigaciones, por ejemplo, quien es más precavido frente a un accidente de tránsito... ¿El que tiene una póliza de seguros o aquel que no la tiene? Sin duda, el que la tiene, por eso las aseguradoras crearon las pólizas de riesgo como un seguro voluntario, y así asumir ellas los riesgos que puedan acontecer. Pero, la cuestión no se ha quedado sólo ahí, sino que también asumen una función preventiva, la cual consiste en inculcar buenas prácticas a la hora de conducir, correctos hábitos en cuanto a la movilidad, incentivos al buen uso de los seguros para obtener beneficios por diversas modalidades.

Sin duda, como bien se planteó en la pregunta de investigación, es importante en todos los casos, una buena pedagogía y una adecuada cultura de la movilidad que conlleve a mejores

prácticas de conducir. Sobre este tema se ha venido insistiendo y muchos países han logrado avances significativos los cuales merecen ser tenidos en cuenta a la hora de mostrar resultados, y de evitar accidentes innecesarios por falta de precaución y de prevención.

### **Una Articulación necesaria**

Una vez desarrollados los cuatro capítulos: Notas sobre la responsabilidad civil, el difícil camino de la seguridad vial, una mirada al Código Nacional de Tránsito y el tema de los seguros: dilemas y apuestas por una mejor seguridad; es fundamental reconocer que el macro de toda la monografía gira en torno a la responsabilidad civil. Desde cualquier óptica se ha de tener en cuenta que, sin ésta, no sería posible obtener un seguro de tránsito, conducir un vehículo en cualquier parte del país o quizá del mundo, emitir leyes que procuren hacer responsable a quien comete un delito por conducir un vehículo en estado de embriaguez, bajo los efectos de alucinógenos, sin licencia de conducción, sin las más mínimas normas de protección o sin los conocimientos básicos del Código que rige a cada uno de los conductores. Así que cada capítulo va concatenado a la responsabilidad civil bien sea contractual o extracontractual y a la seguridad que se debe procurar para la movilidad en cualquier ámbito.

Son temas que se articulan en la medida en que el lector va leyendo cada uno de los capítulos, pues tanto la norma, como la seguridad en cuanto a la movilidad por el territorio nacional y un seguro brinde cierta protección y también seguridad a quien tiene un vehículo, lo hace responsable no sólo ante el Estado, sino frente a la sociedad. La cuestión, más que de asuntos normativos o de ley, tiene que ver con una adecuada cultura de la movilidad y la pedagogía el caminar, pedalear o el conducir.

## CONCLUSIONES

Como se anunció en las primeras páginas de la presente monografía, el tema de los seguros no es nada nuevo en la sociedad actual. Desde épocas remotas, las diferentes sociedades, culturas y grupos humanos, se han visto en la necesidad de proteger sus bienes materiales, su integridad personal y la de los suyos o familiares cercanos. Pero, desde que el vehículo de transporte empezó a ser una necesidad sentida de las sociedades modernas y contemporáneas, la responsabilidad contractual y extracontractual, aparece en escena. Entonces, había que buscar la forma de que, por ningún motivo, aquel que conduce un vehículo en cualquier parte del mundo o más específicamente, en el territorio nacional, pudiera evadir dicha responsabilidad. Así que la idea de normatizar o establecer por ley penas a quienes causen muertes o lesiones a personas, o daños a bienes de terceros, fue el principio de toda una serie de reglamentaciones que se fueron extendiendo hasta dejar reglamentado un prototipo de seguros, una forma de asumir los riesgos, responder por cualquier daño, muerte o lesión a otra persona y así poder tener control ante el aumento desmedido de vehículos en todo el país.

El Estado colombiano se vio en explícita obligación de exigir a todo conductor de vehículo, un seguro obligatorio. Así que desde 1986, el SOAT, entra a ser parte de este requisito ineludible. De no ser así, el ámbito de responsabilidad cae sobre la persona que conduce que, por diversos motivos, quizá no asuma la misma responsabilidad que por ley se exige. Además, el aumento del número de carros y motos que transitan por el país, de a poco, se convierte en problema de salud pública que impida el control absoluto de las autoridades.

El país es uno en los que más accidentes de tránsito ocurren. Y, el número de muertos aumenta cada año de manera desmedida. Lo que antes era causado por el carro, hoy en día son las motos las que más preocupadas tienen a las autoridades de tránsito. Pues, cada día circulan por las distintas vías, un número cada vez mayor de éstas y el riesgo, por no cumplir las normas, es bastante alto.

En la monografía se hizo, entonces, un recuento de la normatividad colombiana implícita en la Constitución y en el Código nacional de Tránsito, asimismo, se retomaron aquellos aspectos

jurídicos que le dan soporte a la diferente normativa. Es interesante puesto que el primero que debe introyectar dicha ley, es que adquiere un vehículo para circular en cualquier vía el país. Igualmente, debe asumir lo que se ha llamado la cultura aseguradora, esto es, tomar un seguro que le garantice que, en caso de un accidente, haya quien responda por daños personas o a terceros y así evitar otro tipo de sanciones de tipo penal.

Con el trabajo realizado se invita, entonces, a que muchas personas que poseen vehículo, bien sea carro, motociclista, bicicleta o es un peatón, tenga una información clara y precisa sobre la importancia de la norma, el seguro y, sobre todo, de la responsabilidad que tiene como un ciudadano que usa las vías, aceras, ciclorrutas o cualquier forma de movilidad por la ciudad o por el país.

## BIBLIOGRAFÍA

- Acero, H. (2004). La seguridad vial un problema de política pública. Washington: OPS/OMS; 2004.
- Acosta, R. (1989). Los seguros de responsabilidad civil y obligatorio de accidentes de tránsito. Bogotá: Fasecolda.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (septiembre de 2019). Víctimas fallecidas y lesionadas valoradas por INMLFC 2019. Obtenido de Observatorio Nacional de Seguridad Vial: <http://ansv.gov.co/observatorio/index0978.html?op=Contenidos&sec=76&page=80>
- Almodóvar, J. (2012). Evolución de la responsabilidad civil: Una aproximación. Rev. Ceiba: Año 12 Núm. 1 [Segunda Época] agosto 2012 - mayo 2013, (8 – 21).
- Arendt H. (1958). la condición humana. Barcelona: Paidós.
- Arriaga, J (2017). Clasificación del daño, la reparación integral y su alcance en el proyecto de vida. Revista Transparencia, México.
- Asamblea General de las Naciones Unidas (2020). Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Recuperado: URL: <http://www.who.int/roadsafety/decade of action/>
- Ballén F. (2011). Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá, DC. Prolegómenos - Derechos y Valores. [en línea] Recuperado: <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=8760201045>.
- Cabrera G, Velásquez N, Valladares M. (2009). Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI. Rev. Fac Nac Salud Pública;27(2):218-25.
- CÁMARA de Representantes, (proyecto de ley 115 de 2018). Representante a la Cámara. Alfredo Ape Cuello Baute.
- CAMARA DE REPRESENTANTES. – Comisión Sexta Constitucional Permanente. (14 diciembre de 2020) proyecto de Ley No. 019 DE 2020. Presidente Oswaldo Arcos Benavides
- Cardona, A, Molina, C, Arango, C, Pichott, J (2011). Caracterización de accidentes de tránsito y Celis A, Gómez Z, Martínez-Sotomayor A, Arcila L, Villaseñor M. (2011). Family characteristics and pedestrian injury risk in Mexican children. Injury Prevention 2003; 9:58-61. Recuperado: [http://www.medicinalegal.gov.co/index.php?option=com\\_content&view=artiSeguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública 203](http://www.medicinalegal.gov.co/index.php?option=com_content&view=artiSeguridad+vial+y+peatonal:una+aproximaci3n+te3rica+desde+la+pol3tica+p3blica+203).

Coderch, P., & Palou, M. (1997). Prevenir y castigar. Libertad de información y expresión, tutela del honor y funciones del derecho de daños. Madrid: Marcial Pons.

Código Nacional de Tránsito. Ley 769 de 2002. [en línea] 2011 [citado 2011 Mar 23].

Congreso de la Republica. (2011). Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011. Ley 1503 del 29 de diciembre. Bogotá.

Constitución Política de Colombia de 1991. Disponible en URL: [http://es.wikisource.org/wiki/Constituci%C3%B3n\\_de\\_Colombia\\_de\\_1991](http://es.wikisource.org/wiki/Constituci%C3%B3n_de_Colombia_de_1991)

Cuello, B. (10 de junio de 2019). Ponencia para el segundo debate al Proyecto de Ley número 115 de 2018 Cámara. Bogotá.

Donati, A. (1978). Seminario sobre el seguro obligatorio de la responsabilidad civil en el sector de automóviles. Madrid.

Duperrex O, Roberts I, Bunn F. (2010). Educación de peatones en temas de seguridad para la prevención de lesiones. En: La Biblioteca Cochrane Plus Recuperado 2010 Jul 15.

Estudio Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil por accidentes de tránsito en la República de Colombia elaborado para Fasecolda. (2006). Bogotá: Universidad de los Andes.

FASECOLDA. (2019). Industria Aseguradora Colombiana: comportamiento histórico de las principales cifras. Recuperado: <https://fasecolda.com/fasecolda/estadisticas-delsector/estadisticas-por-ramo/>

FASECOLDA. (2017). Listado de los seguros obligatorios de responsabilidad civil. Obtenido de Fasecolda: <https://fasecolda.com/ramos/responsabilidad-civil/listado-deseguros-de-responsabilidad-civil-obligatorios-en-colombia/>

García, M. (2000). Derecho privado romano (9na. ed.). Madrid: Dykinson.

Gaviria, C, Uribe, S et al. ( ). Estudios de responsabilidad Civil. Tomo I. Medellín: Editorial Eafit.

Gaviria, F. (2011). El seguro obligatorio de accidentes de tránsito. Bogotá: Fasecolda.

Graton, J. (1955). Esquema de una Historia del Seguro. Buenos Aires: Arayú.

Izquierdo, J y Torres, R. (2005). Nueva Cultura Sistémica de la Seguridad Vial: Hacia el Control Social del Tráfico. En: Hacia una Seguridad Sostenible: Una estrategia para todos. Madrid: Revista Técnica de la Asociación Española de la Carretera.

Izquierdo, J, Torres, R. Hacia una sociología de la seguridad vial: del “factor humano” al “factor social”. (2011). Praxis sociológica [en línea] Recuperado: <http://www.praxis sociologica.org/desktopmodules/.../fileDownload.aspx?id>.

- Isaza, P.M. (2021). El deducible en el seguro de responsabilidad civil en Colombia. *Revista Ibero latinoamericana, Seguros*, Bogotá (Colombia), vol. 30 (54): 147-162, enero-junio de 2021.
- Ley 100 de 1993 Art. 223. [en línea] [citado 2011 May 24]. Disponible en: [http://hospitalesdecaldas.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=83](http://hospitalesdecaldas.com/index.php?option=com_content&view=article&id=83)
- Ley 105 de 1993. [en línea] 2011 [citado 2011 Mar 31]. Disponible en URL: [http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/normatividad/leyes/1105-93\\_marco\\_tte.pdf](http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/normatividad/leyes/1105-93_marco_tte.pdf)
- Ley 1383 de 2010. [en línea] [citado 2011 May 24]. Disponible en URL: <http://www.dmsjuridica.com/CODIGOS/LEGISLACION/LEYES/2010/1383.htm>
- Ley 336 de 1996. [en línea] 2011 [citado 2011 Jun 21]. Disponible en <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=346>
- Lozano, P, Muñoz, D y Villalba, V. (2018). Perspectiva de la seguridad vial en países en desarrollo Colombia. *Revista Espacios* Vol. 39 (N.º 42).
- Ministerio de Salud (1995). Lineamientos de promoción de la salud & Educación para el comportamiento humano. Santafé de Bogotá: Hamburgo.
- Ministerio de Transporte. (2016). Resolución 1231 del 6 de abril de 2016. Resolución 1231 del 6 de abril. Bogotá.
- Ministerio de Transporte. Decreto 2053 de 2003. [en línea] [citado 2011 Mar 23]. Disponible en URL: [http://www.presidencia.gov.co/prensa\\_new/decretoslinea/2003/julio/23/](http://www.presidencia.gov.co/prensa_new/decretoslinea/2003/julio/23/)
- Ministerio de Transporte. (2004). Plan Nacional de Seguridad Vial: Hacia una nueva cultura de seguridad vial. Bogotá. Recuperado: <http://web.mintransporte.gov.co/servicios/Biblioteca/documentos>
- Mockus, A. Armonizar ley, moral y cultura. *Cultura ciudadana, prioridad de gobierno con resultados en prevención y control de violencia en Bogotá, 1995-1997*. [Inédito]. Recuperado: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=362225>
- Morales N, Basso DA, Gálvez W. (2010). Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre. *Rev. Perú Med Exp. Salud Pública* Recuperado: URL: [http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S1726-46342010000200017&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S1726-46342010000200017&script=sci_arttext)
- Morales, N, Basso, D, Gálvez, W. (2011). Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre. *Rev. Perú Med. Exp. Salud Pública* [en línea] 2010 [citado 2011 Jun 5]; 27(2):267-72. Recuperado: <http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S1726-6342010000200017>

Navas, M. (2009). Víctimas de accidentes de tránsito. Su protección en el mundo a través del aseguramiento obligatorio y breve referencia al sistema implantado en: Colombia. Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros, 13-32.26

Nazif J. (2011). Guía práctica para el diseño e implementación de políticas de seguridad vial integrales, considerando el rol de la infraestructura. Santiago de Chile: Naciones Unidas-CEPAL  
Recuperado: <http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/.../xml/8/>.

Organización Mundial de la Salud. (2009). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción Ginebra. Recuperado: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/)

Organización Panamericana de la Salud (OPS). (2011). Informe sobre el estado de la seguridad vial de la región de las Américas. En: América Economía Política & Sociedad. Recuperado: <http://www.americaeconomia.com/politica-sociedad/sociedad/pcosprogresos-enreducir-muertes-por-accidentes-de-tránsito>

Pedragosa, J. (2011). Líneas y modelos de trabajo internacional sobre accidentes laborales de tráfico [en línea] Recuperado: <http://www.orpconference.org/2008/actividades/documentar/CONGRESO.pdf>

Pico, M, González, R y Noreña, O. (2011). Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública. Rev. Hacia la Promoción de la Salud, Volumen 16, No.2, julio – diciembre.

Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014. Recuperado: <http://www.dnp.gov.co/PND/PND20102014.aspx>.

Plan Nacional de Seguridad Vial. (2011). Resolución 4101 de 2004. Recuperado: <http://www.avancejuridico.com/actualidad/documentosoficiales/2004/45>.

Restrepo, J (2021). ¿Qué es deducible de un seguro para vehículos?  
<https://www.comparaonline.com.co/seguro-de-vehiculo/tip/que-es-deducible-de-seguro-para-vehiculo#tip-index-3>.

Roca, E. (2003). Derechos de daño, textos y materiales. Valencia: Tirant lo Blanch.

Congreso de la República. LEY 769 DE 2002 (6 de julio) Diario Oficial No. 44.932, de 13 de septiembre de 2002. Poder público - rama legislativa. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Ruiz, E y Aragón, S. (2017). Diferencias entre responsabilidad civil subjetiva y objetiva. Legal Today, Portal jurídico de Aranzadi.

Congreso de la República. Ley 1383 de 2010. “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.

Santos, J. (1993). La responsabilidad civil, derecho sustantivo y derecho procesal (7ma. ed.). Madrid: Editorial Montecorvo.

Uribe, S. (2021). Anuario de responsabilidad civil del Estado. Medellín: Universidad Autónoma Latinoamericana.

Uribe, S. (2022). Notas de clase. Medellín: Universidad Autónoma Latinoamericana.

Valencia, R. (1985). Derecho privado romano. Bogotá: Themis, Bogotá.

Vallejo, C. (2019). La obligatoriedad de un nuevo seguro de responsabilidad civil extracontractual para propietarios de vehículos particulares en Colombia. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana.

Varela, C. (2013). Reflexiones sobre los seguros obligatorios en Colombia. Revista Fasecolda, 28-35 <https://ansv.gov.co/sites/default/files/2023->

Versión digital disponible en: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=39180>. (septiembre de 2016).