

Artículo

TEORÍA FILOSÓFICA, CONFLICTOS LEGALES Y
CONTRADICCIONES JURISPRUDENCIALES EN
LA APLICACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL
EXTRA CONTRACTUAL EN LOS ACCIDENTES DE
TRÁNSITO EN COLOMBIA

René C. Muñoz Velasco¹

Resumen

La OMS ha declarado que los accidentes de tránsito son una epidemia a nivel mundial, realidad a la cual Colombia no es ajena. El balance estadístico del Fondo de Prevención Vial de 2012, publicado el 13 de febrero de 2013, registra 5.502 muertes (165 más que el año anterior) y 39.275 heridos, siendo Cundinamarca el departamento más afectado. Este ensayo evalúa el papel desempeñado por la filosofía del derecho expuesta por doctrinantes de diferentes escuelas; señala algunas causas de la ineficacia sancionatoria y hace propuestas que podrían minimizar el agravamiento permanente de una problemática compleja que exige coordinación y esfuerzos multidisciplinarios echados de menos en la situación actual de Colombia. Este estudio se limita al análisis de la responsabilidad civil derivada de los daños causados a las personas con accidentes de tránsito en el país. Confronta la normatividad vigente con la evolución que han tenido doctrina y jurisprudencia nacionales sobre aspectos sustanciales del proceso indemnizatorio a las víctimas, que van en aumento, y aboga por la construcción de un sistema que esté dotado de mayor eficacia y mejor aceptación por la sociedad misma y contribuya a una más equitativa aplicación de la justicia en éste preciso ámbito del derecho.

Palabras clave

Responsabilidad civil, responsabilidad penal, accidentes de tránsito, lesiones personales, tasa de accidentalidad, Teoría jurídica, Procedimientos, Teoría del riesgo, jurisprudencia, ley.

Abstract

¹ René Camilo Muñoz Velasco. Abogado titulado de la Universidad de Los Andes. Actualmente se desempeña en el cargo de Asesor en la empresa “Asesores Jurídicos Especializados” E-mail: rc.munoz925@uniandes.edu.co

The OMS has stated that traffic accidents are a global epidemic, reality to which Colombia is not a stranger. The statistical balance of the Fund for the Prevention of Road 2012, published February 2nd of 2013, recorded 5,502 deaths (165 more than the previous year) and 39,275 wounded. The department of Cundinamarca is the most concerned. This essay evaluates the function accomplished by the philosophy of Law, exposed by authors of different philosophical schools; it indicates some reasons that explain the inefficiency of the sanctions and states proposals that might minimize the permanent worsening of a complex issue that demands coordination and multidisciplinary efforts, missing in the current situation of our country. This study is limited to the analysis of civil liability arising out of the monetary and non-monetary harms to the people with traffic accidents in the country. It confronts the norms in force with the developments that have had national doctrine and jurisprudence on substantial aspects of the process to the victims compensation, and it calls for the construction of a system that is equipped with greater effectiveness and better acceptance by society itself and that contributes to a more equitable application of justice in this branch of the law.

Key words

Civil liability, Criminal liability, Traffic accidents, Torts, Accident rate, Legal theory, Procedures, Risk theory, Jurisprudence, Law.

I. Introducción

En Colombia se dispararon los índices de accidentalidad vial². Las medidas³ gubernamentales han sido insuficientes para conjurar una problemática que se agrava con el tiempo, a tal punto, que los accidente constituyen la segunda causa de muerte violenta (22%) en el país. En el 2011 provocó más de 5.000 muertes y 38.000 lesionados (Prieto, 2012). El último balance estadístico del Fondo de Prevención Vial en 2012 registra 5.502 muertos (165 más que el año anterior) y 39.275 heridos, siendo Cundinamarca uno de los departamentos más afectados con 485 muertos y 3.285 lesionados. Esto confirma la afirmación de la Organización Mundial de la Salud (OMS), según la cual los accidentes de tránsito son una

² Según el Fondo de Prevención Vial el número de accidentes fatales pasó de ser 3704 en 1990 a 7874 en 1995. En 2006 la cifra decreció hasta las 5408 muertes, sin embargo, en los últimos años ha vuelto a aumentar manteniéndose casi en 6000 muertes en el 2013. (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2013).

³ El Plan Nacional de Seguridad Vial 2004-2008 (Resolución 4101/04) y el Plan Nacional de Seguridad Pública (Decreto 3039/07) no han reducido las cifras de accidentalidad que se mantienen en un promedio de 6000 por año. (Cabrera, Valladares & Velázquez, 2009)

epidemia a nivel mundial, realidad a la cual Colombia no es ajena. Este artículo analiza la delicada situación actual señalando algunas causas que motivan la imposibilidad de encontrar soluciones a una problemática de por sí compleja en su estudio y en sus soluciones.

A pesar de la variedad de razones que explican el fenómeno estudiado, este trabajo se elabora desde una perspectiva estrictamente jurídica, con el fin de evaluar el rol desempeñado por la ley y la jurisprudencia en su afán de resolver el problema. Desde la teoría jurídica se estudia el debate entre diferentes posturas doctrinales para complementar su análisis. En razón a lo anterior, este ensayo aborda principalmente la ineficacia legal y jurisprudencial como algunos de los factores que generan mayor impacto en el problema. Se evalúa el papel desempeñado por la filosofía del derecho expuesta por diferentes doctrinantes –Iuspositivismo y Realismo jurídico -, la ley y la jurisprudencia nacional en los accidentes de tránsito, con el fin de verificar si su relación es causal respecto a la ineficacia sancionatoria o, contrario sensu, contribuyen a la efectividad, celeridad y mayor equidad en los procesos que se adelantan por responsabilidad civil extracontractual.

El ámbito temporal está limitado por los acontecimientos jurídicos importantes que sentaron un precedente sobre la ley, la jurisprudencia y su aplicabilidad. La modificación más relevante al Código Nacional de Tránsito Terrestre se realizó en 1986 (L. 33/1986) pero no se tendrá en cuenta por ser anterior a la entrada en vigencia de la nueva Constitución Nacional de Colombia de 1991, que representó aportes valiosos tanto para la ley como para la jurisprudencia actual en todos los ámbitos del derecho. Este estudio parte de 1996, fecha en la que se aprobó la Ley 336/1996 “Estatuto Nacional de Transporte”, que actualizó el transporte terrestre automotor colombiano (Arts. 56 y s.s.) incorporando principios, objetivos, procedimientos, sanciones y otras disposiciones que siguen vigentes en el país. Se estudian normas vigentes y jurisprudencia sobre el tema hasta el 2013, año en el cual se reformó la estructura procesal del derecho civil colombiano con la entrada en vigencia del nuevo Código General del Proceso (Ley 1564 de 2012).

Las normas insertas en dicho código no son materia de estudio por dos razones:

1. Su temprana vigencia - año 2014 – impide la evaluación en forma retrospectiva del impacto en el incremento de los índices de accidentalidad durante el tiempo que abarca el presente ensayo.
2. La totalidad de la jurisprudencia de las Altas Cortes se rige por el Código de Procedimiento Civil, lo mismo que la mayoría de procesos, por cuanto los hechos ocurrieron durante su vigencia.

Por lo mismo, no existen cifras ni jurisprudencia que permitan relacionar de forma representativa el C.G.P. con los índices de accidentalidad vial y su aplicación en la Colombia actual.

El estudio contrasta el realismo jurídico (Campos y Sepúlveda, 12) - según el cual Derecho es lo que resuelven los órganos jurisdiccionales - con el positivismo jurídico (Kelsen, 2008) – que defiende la preeminencia de la ley –, evaluando si ley y jurisprudencia se relacionan directamente con la grave problemática analizada. La hipótesis se sustenta en dos campos jurídicos: **el dogmático**, referido a normativa y doctrina, que determinan la función y ámbito de acción de las normas; y **el casuístico**, que permite comparar las diferentes providencias de los jueces de las Altas Cortes, con el objetivo de analizar si la jurisprudencia incumple sus funciones al ser contradictoria, generando inseguridad jurídica.

El trabajo se centra específicamente en litigios causados por accidentes de tránsito entre particulares, para lo cual toma como fundamentos teóricos las normas de responsabilidad civil extracontractual contenidas en el Código Civil, Códigos de procedimiento civil y de tránsito terrestre, jurisprudencia de la Corte Constitucional, Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia y Sala Civil de los Tribunales Superiores y los planteamientos de doctrinantes nacionales e internacionales con incidencia en la teoría jurídica local.

Este artículo busca identificar las contradicciones legales y jurisprudenciales referidas a la responsabilidad civil extracontractual por daño a personas en accidentes de tránsito en Colombia. En particular, para abordar el tema desde diferentes perspectivas (teoría filosófica del derecho, conflictos legales y contradicciones jurisprudenciales), se presentará el debate entre positivismo y realismo jurídico en la responsabilidad civil extracontractual por accidentes de tránsito que causen daño a personas en Colombia. Se expondrán algunos ejemplos emblemáticos sobre las contradicciones de la ley (conflictos legales) en la responsabilidad civil extracontractual por accidentes de tránsito que causen daño a personas en Colombia. Y se harán manifiestas, mediante casos ejemplarizantes, las contradicciones jurisprudenciales en las providencias judiciales referidas a la responsabilidad civil extracontractual por accidentes de tránsito que causen daño a personas en Colombia.

II. Marco legal en el que se desarrollan los accidentes de tránsito en los que se causa daño a personas

El tema de los accidentes de tránsito abarca un amplio margen en el derecho nacional, ya que se relaciona directamente con el Derecho Penal y

Civil con sus respectivos códigos de procedimiento. Dado que el presente trabajo se refiere principalmente a la responsabilidad civil extracontractual, se dará una breve explicación de los aspectos sustanciales del Derecho penal, enfatizando en el campo Civil.

Para Cabanellas (1974), un accidente es

un hecho imprevisto que genera un daño. Puede provenir de hecho de la naturaleza o de acto del hombre, lo cual origina consecuencias jurídicas y hasta, en ciertos casos, responsabilidad puramente civil o, además, criminal cuando los actos hayan sido ilícitos, se hayan ejecutado sin la debida diligencia, con infracción de los reglamentos o mediando la negligencia o culpa.

A. Derecho Penal

Cuando mediante la utilización de un automotor se causa daño a la integridad física de una persona (v.gr. estrellando un carro o atropellando a un peatón) se puede incurrir en dos tipos penales: el homicidio y las lesiones personales, en sus diferentes modalidades. Si en un accidente de tránsito se causa daño a la persona, la acción involuntaria del causante excluye los tipos penales que exigen dolo o intención, por lo cual el autor incurre en tipos de naturaleza culposa. En todo caso, delitos y culpas se encuentran regulados en el Código Penal – Ley 599/2000 y en el Código de Procedimiento Penal – Ley 906/2004.

1. Homicidio

En términos del Art. 103 del Código Penal se incurre en el tipo de homicidio cuando el autor, obrando con dolo directo o intención, mata a otro. Dado que se exige dolo directo la aplicación de éste tipo queda excluida cuando la muerte sea causada en un accidente de tránsito porque en estos casos el sujeto obra sin dolo ni intención. El Art. 104 prevé las circunstancias de agravación punitiva que pueden aplicarse para aumentar la pena del autor. Para aplicar estos agravantes se debe tener en cuenta la forma reprochable de obrar del autor (desvalor de acción) o el nivel de vulneración que se produce al bien jurídico con su conducta ilícita (desvalor de resultado) (Crespo, 1999, 239-241).

2. Homicidio preterintencional

El Art. 105 contempla el homicidio preterintencional, situación en la cual el resultado final supera el resultado previsto por el autor. A pesar de que en éste tipo la culpa juega un papel importante, ya que es esta quien

determina el resultado final, en materia de accidentalidad vial se excluye éste tipo penal, ya que se requiere dolo en la conducta inicial del sujeto. Sólo procedería su aplicación cuando alguien se valga de un automotor para lesionar a otro, pero por negligencia en vez de causarle lesiones, le causa la muerte.

Se aclara que en éstos tipos no sólo pesa la responsabilidad penal sobre el autor material, sino que también deben tenerse en cuenta los posibles coautores, partícipes y las tentativas, con arreglo a los Arts. 27 a 30 del Código Penal (Ley 599 del 2000).

3. Homicidio culposo

Ahora bien, el delito de Homicidio culposo (Art. 109) es uno de los tipos más comunes causado por los accidentes viales. Para configurar este delito es menester que el sujeto cometa una conducta imprudente que conlleve a un resultado material concreto, el cual es la muerte de un individuo. Por el hecho de ser de naturaleza culposa, o sea, de tener su origen en la vulneración del deber objetivo de cuidado y no en la voluntad o el accionar consciente del autor, éste tipo no admite ninguna clase de amplificación de la autoría (como coautoría, complicidad o determinación) ni de tentativa, así que, corolario de lo anterior, el causante responde como autor individual. Por lo tanto, aunque el perfeccionamiento del tipo requiere también la muerte de un sujeto, al igual que el homicidio doloso, sólo se evalúa la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado y no el dolo. De la misma forma en que el delito de homicidio es agravado por el Art. 104, el homicidio culposo tiene sus agravantes en el Art. 110. En general, todos los numerales del artículo 110 tienen gran utilidad para regular los accidentes de tránsito, ya que algunos de éstos se han tomado en referencia a las prohibiciones comunes a los diferentes códigos de tránsito (por ejemplo el derogado Código Nacional de Tránsito – Ley 53/1989) y a los criterios de diligencia y precaución normal, estudiados en la responsabilidad civil para determinar el grado de culpa⁴, o para desvirtuarla. Así, se conserva un vínculo estrecho entre el derecho penal, el civil y las normas que regulan el tránsito terrestre.

Estos agravantes reprochan el accionar del sujeto y a su vez fungen como medios de control político-criminal para castigar en mayor medida los comportamientos que aumentan el riesgo de vulneración a bienes jurídicamente protegidos, como la vida. Por lo tanto, se castiga con mayor

⁴ Sin embargo, a diferencia de como sucede en el Derecho Civil, en el Penal no existe una división tripartita de la culpa (culpa lata o grave, culpa leve y culpa levísima).

severidad a quien cometa un homicidio culposo encontrándose bajo efectos del alcohol o de sustancias psicotrópicas, a quien abandone sin justa causa el lugar del accidente, a quien maneje sin tener licencia de conducción, a quien transportare pasajeros o carga pesada, o niños y ancianos sin cumplir con los requisitos legales.

4. Lesiones personales

El artículo 111 contempla las Lesiones personales dolosas. Este tipo penal es similar al del Art. 103 ya que también exige dolo directo para su aplicación. Al ser un tipo penal de resultado, no admite tentativa. Incurriría en este delito el que cause daño a otro en el cuerpo o en la salud. Tal daño debe acreditarse, según el Instituto Colombiano de Medicina Legal, con arreglo a los Arts. 204 y 250 del C.P.P. Las lesiones se clasifican en 5 categorías teniendo en cuenta sus consecuencias. Como agravante tiene las mismas causales determinadas en el Art. 104 del C.P. En materia de accidentalidad sucede lo mismo que con el homicidio, la noción de accidente excluye el dolo en el autor, por lo cual no puede aplicarse este tipo.

5. Lesiones culposas

Surgen de la causación de un daño a otra persona por negligencia o violación al deber objetivo de cuidado. Están contempladas por el Art. 120 del C.P. Estas ocurren con demasiada frecuencia en Colombia, por cuanto la omisión al debido cuidado y la violación a las normas de tránsito son muy frecuentes. En todos los casos, en virtud del párrafo 2 de dicho artículo, debería privarse al autor del derecho a conducir por el término de 1 a 3 años. Sus agravantes están consignados en el Art. 110 de la misma ley.

6. Procedimiento

El Código Penal prevé en su Art. 94 que “la conducta punible origina la obligación de reparar los daños materiales y morales causados con ocasión de aquella”. En sus Arts. 94 a 100 se regula todo lo concerniente a la responsabilidad civil derivada del delito y se remite a la ley civil en lo que concierne a la indemnización de perjuicios. La acción civil no se extingue por las mismas causas que la acción penal, en razón a que, por su naturaleza, sólo se extingue por las causas consagradas en el Código Civil y de Procedimiento Civil.

Lo anterior significa que la separación entre responsabilidad civil y penal se mantiene diferenciada en dicho ordenamiento, pero no son mutuamente

excluyentes. Siempre que un delito perjudique a una persona provocándole algún tipo de daño, el responsable de tal conducta punible debe reparar el daño causado mediante la acción civil. En el caso de los accidentes de tránsito, cuando en ejercicio de la acción penal se declare al causante culpable del delito, consecuentemente surge el derecho de la víctima (o de sus sucesores) a recibir una indemnización que corresponde a la gravedad de los daños sufridos. Este derecho puede ser reclamado de dos formas distintas. La primera forma, probablemente más recomendable por su celeridad, es mediante el incidente de reparación integral consagrados en los Arts. 102 a 108 de la Ley 906/2004 (Código de Procedimiento Penal). Mediante la solicitud expresa de las partes, la Fiscalía o el Ministerio Público, se inicia el trámite del incidente, que tiene por objeto la indemnización integral de la víctima. Dada su naturaleza civil cabe la conciliación inter-partes. Así mismo, se puede llamar a responder por el daño a terceros civilmente responsables y a las aseguradoras, con el fin de garantizar la efectiva indemnización a las víctimas. Por vía de ejemplo, en el caso que un conductor en estado de embriaguez arrolle a un peatón con un carro ajeno y cause lesiones personales, el conductor del vehículo asume la responsabilidad penal, pero el cobro de la indemnización de perjuicios incluye al propietario del vehículo, a la empresa a la que está afiliado y a la aseguradora. La segunda opción es la demanda ordinaria por responsabilidad civil extracontractual en contra de los precitados, que se rige por las normas civiles y de procedimiento civil.

B. Derecho Civil

1. El Principio general de la Responsabilidad civil en Colombia

La responsabilidad civil extracontractual que está consagrada en el Libro IV, título XXXIV, Arts. 2341 y s.s. del Código Civil se fundamenta en la falta, porque se tomó del Código de Andrés Bello quien estructuró toda la responsabilidad civil aquiliana sobre la clásica idea filosófica de la culpa. Analizando esta casuística jurídica y la estructura filosófica que la fundamenta, el legislador colombiano tomó la primera parte del Art. 2347 de nuestro C.C. del inciso 1 del artículo 1384 del Código de Napoleón, pero omitiendo la última frase que dice que “se es responsable de las cosas que uno tiene bajo su guarda”, con lo cual se renuncia a toda la construcción del derecho francés, pues este cuenta con la frase que se suprimió en nuestro código, lo que trajo graves consecuencias, ya que en nuestro ordenamiento jurídico no encontramos un principio general de responsabilidad civil por el hecho de las cosas fundamentado en la culpa. Sin embargo, existen algunos casos concretos que originan la responsabilidad civil por el hecho de las cosas en los Arts. 2350, 2353, 2354 y 2355 del C.C. que establecen la responsabilidad civil por el hecho de las cosas que causan daño a otros por

culpa del dueño (como en la ruina de edificios o por el hecho de los animales). Jurisprudencia y doctrina sostienen que en éstos casos se presume la culpa del agente y que en ellos la exoneración sólo es permisible por la prueba de una causa extraña.

2. Responsabilidad civil por actividades peligrosas en el transporte terrestre

Según el criterio presente en la responsabilidad civil extracontractual la conducción de automotores es la actividad peligrosa por excelencia, pero cuando su explotación obedece a un contrato, se aplica el régimen de responsabilidad civil contractual. Los daños no sólo damnifican a los pasajeros sino a sus familias, ya que sufren un perjuicio de tipo personal, independiente del de la víctima. Por daños a los pasajeros surge la acción personal contractual y si causan perjuicios a un tercero surge una responsabilidad extracontractual. Si muere el pasajero, sus herederos pueden ejercer la acción hereditaria contractual y si sufren perjuicios los terceros será la acción personal extracontractual. A ellas se refieren los Arts. 2356 del C.C. y 982, 992 y 1003 del Código de Comercio. En el ejercicio de la acción extracontractual incoada por los peatones o los herederos que reclaman su perjuicio personal, el demandado solo se libera mediante la prueba de una causa extraña.

Cuando el pasajero o sus herederos ejercen la acción derivada del contrato de transporte terrestre remunerado, la ocurrencia del daño es prueba suficiente de la culpabilidad del transportador, en virtud a la presunción irrefragable de culpa presente en las obligaciones de resultado (Mantilla, 2007). No podrá exonerarse por simple ausencia de culpa. Sólo por eventualidades que consisten en una causa extraña, de acuerdo a los Arts. 992 y 1003 del Código de Comercio.

Ejemplificando la aplicación de las normas, en el caso en el cual en un siniestro mueran un pasajero y un peatón, surgen las siguientes acciones (Tamayo, 1990):

- a. Los herederos del pasajero ejercen la acción hereditaria por daño contractual derivado del incumplimiento del transporte y, a título personal, pueden cobrar el perjuicio personal sufrido por el accidente.
- b. Los herederos del peatón ejercen la acción hereditaria reclamando una indemnización por los daños económicos que sufrió el patrimonio del causante. De otro lado, la acción personal por los

perjuicios personales sufridos (patrimoniales y morales), ambas de tipo extracontractual.

3. Teoría del riesgo aplicada a las actividades peligrosas

Aunque el Código Civil no menciona de forma explícita que la conducción de automotores sea una actividad peligrosa, la jurisprudencia local⁵ e internacional (Universitat Pompeu Fabra, 2015) así lo entiende. Surge entonces una responsabilidad sin culpa. Históricamente, la responsabilidad sin culpa se ha fundamentado en diferentes elementos que la sustentan:

- a. El acto dañoso: la responsabilidad surge necesariamente del daño causado, por lo cual éste debe repararse siempre que exista un nexo causal entre el hecho y el daño.
- b. Expansión: se deja de lado el elemento subjetivo (expresado mediante los factores psicológicos y personales del causante) y analiza sólo el elemento objetivo. “Cuando se ha dañado un patrimonio en razón a la expansión de la actividad de otro patrimonio, ni tiene sentido hablar de culpa: lo único que procede es dar la norma que restablezca el equilibrio objetivo entre ambos órdenes económicos”. (Fierro, 2009, 307)
- c. Interés social, justicia y equidad: cada cual debe soportar las consecuencias de sus propios actos. Por lo tanto, la reparación que se debe a la víctima de un accidente no siempre presupone una sanción a un delito, sino una acción en derecho. Este concepto permite que una persona absuelta en un proceso penal en el que se le imputaban lesiones culposas, pueda ser condenada en el proceso civil a reparar a la víctima que resultó lesionada en un accidente de tránsito. El derecho penal se rige por la culpa probada, mientras que la responsabilidad civil extracontractual se rige por la culpa presunta. El proceso penal evalúa tanto el dolo como la culpa del imputado y en caso de que éstos no logren probarse, se exonera. En cambio, el proceso civil sólo evalúa el daño. En caso de que no se demuestre una causa extraña, el causante del daño debe responder por los perjuicios.

⁵ Como se aprecia claramente en las Sentencias C -468/11 y T-609/14 de la Corte Constitucional, Sentencia del 06/10/2012 del Tribunal Superior de Bogotá – Sala Civil y SC7978-2015 del Tribunal de Sincelejo, por citar algunos ejemplos.

- d. Causalidad: la víctima debe probar el nexo causal entre hecho y daño. Esto basta para determinar que el causante del daño es civilmente responsable.
- e. El riesgo: las actividades que generan riesgos para la sociedad en general, tal como la conducción de automotores, hacen que quien la desarrolle sea responsable de los daños que cause. Actualmente, a nivel doctrinario⁶ todavía se debate si sólo deben considerarse como riesgosas aquellas actividades lucrativas (Teoría del riesgo de provecho) o todas las actividades que generan una alta probabilidad de provocar daños (Teoría del riesgo creado). En Colombia se reconoce que no en todas las ocasiones la conducción de vehículos obedece a actividades lucrativas. Aunque el transporte terrestre de pasajeros y mercancía son actividades destinadas a aumentar el patrimonio de quien las realiza, el transporte individual (quien conduce hacia su trabajo) no genera beneficios patrimoniales.

Desde 2009 hasta 2010 se aplicó el régimen de responsabilidad objetiva en la que sólo se exigía probar la existencia de una actividad peligrosa, un daño y el respectivo nexo causal, para determinar la responsabilidad del causante. Se prescindía de la culpa y sólo se analizaba el riesgo presente en el ejercicio de la actividad (Corte Suprema de Justicia, 2009). Posteriormente, la jurisprudencia colombiana aplica el régimen de presunción de culpa para los accidentes vehiculares. Es posible eximirse de responsabilidad demostrando que existió una causa extraña que destruya la causalidad material entre el hecho humano y el daño. La causa extraña se manifiesta mediante la fuerza mayor, el caso fortuito, el hecho de un tercero o la culpa exclusiva de la víctima (Corte Suprema de Justicia, 2011). Cualquiera que sea la causal invocada debe evaluarse de forma casuística y sólo cuando se determine que ésta fue la causa única determinante del daño, se exonerará al inculpado. En caso contrario, se disminuirá su responsabilidad y por lo tanto el monto a reparar.

4. Clases de responsabilidad

Un accidente de tránsito puede derivar en responsabilidad contractual o extracontractual (Mantilla, 2007). La primera responsabilidad se da en personas naturales o jurídicas que incumplen lo pactado relacionado con el transporte contratado. En la segunda se ven involucrados el conductor, el propietario del vehículo y la empresa a la que esté afiliado, cuando se causan daños a personas o cosas, sin que existan vínculos contractuales

⁶ Este debate se observa principalmente en la obra sobre responsabilidad civil de Fierro Méndez y Tamayo Jaramillo.

inter partes. La importancia de esta distinción radica en que la responsabilidad contractual se rige por la normatividad relativa a los contratos y de las obligaciones de resultado, mientras que la extracontractual lo hace por los preceptos de la culpa aquiliana.

5. Responsabilidad contractual

El demandante (acreedor) debe demostrar el incumplimiento o retardo del demandado (transportador), bajo la premisa que el régimen culpa presunta cubre las obligaciones de resultado (Corte Suprema de Justicia, 1993). Éste último puede defenderse demostrando que el incumplimiento o retardo se debió a causa extraña (Corte Suprema de Justicia, 1990). El llamado a indemnizar los perjuicios causados por el incumplimiento o retardo es el contratista (persona o empresa transportadora). Sus efectos se inician desde que la persona ingresa al vehículo, hasta cuando llega al destino contratado. Como existen múltiples clases de contrato de transporte, la responsabilidad depende de lo pactado por las partes en cada uno, pero en todos los casos opera la culpa objetiva a cargo del transportador quien sólo se exime probando que existió causa extraña.

6. Responsabilidad extracontractual

Esta tiene su fundamento en los Arts. 2341 y s.s. del C.C. Surge cuando un conductor causa daño a un tercero con quien no tiene vínculo jurídico. El Código Civil acoge como fuentes las siguientes:

- a. El hecho personal o propio del Art. 2341 del C.C. (responsabilidad directa).
- b. El hecho de personas que se encuentran bajo dependencia de otras (responsabilidad indirecta), presente en los Arts. 2346, 2347, 2348, 2349 y 2352.
- c. El hecho de las cosas animadas o inanimadas (Arts. 2350, 2351, 2353, 2354 y 2355).
- d. El hecho que proviene de actividades peligrosas (Art. 2356).

Es jurisprudencia en firme por numerosas sentencias de la Corte Suprema de Justicia que las reglas sobre culpa aquiliana (Arts. 2341 y s.s.) se aplican a los artículos anteriormente mencionados. Por vía de ejemplo se citan los accidentes de automotores, ya que como se explicó anteriormente, la conducción es una actividad peligrosa tanto para la jurisprudencia local, como para la doctrina.

7. Responsabilidad civil y jurisprudencia

Frente a la responsabilidad civil, la C.S.J., basada en normas contenidas en el C.C., que con el transcurso de los años se ven como obsoletas, ha tratado de incorporar en la jurisprudencia nacional las corrientes modernas del pensamiento jurídico universal y lo ha conseguido en algunos casos. En otros casos sigue operando con teorías que son refutadas por juristas internacionales con argumentaciones sólidas que deberían ser tenidas en cuenta. Por vía de ejemplo, la Corte acoge la tesis de la responsabilidad indirecta en los casos de los Arts. 2346 al 2355 del C.C., en contravía del criterio de doctrinantes nacionales y extranjeros⁷, que, con claros argumentos jurídicos, exponen que la responsabilidad de los padres, tutores, maestros y vigilantes en relación con la conducta de quienes están bajo su dirección o cuidado, es directa, ya que se trata de hechos propios que, así sea en forma mediata, producen el evento dañoso que causan los incapaces bajo su custodia. En el caso de que un incapaz provoque un accidente de tránsito en el que se vean lesionados terceros, sería el encargado de su custodia quien debe responder directamente por todos los daños provocados. Por lo tanto, la Corte debería cambiar su perspectiva para obrar acorde a la doctrina mayoritaria internacional, como lo son juristas de la talla de Adriano de Cupis y Eugenio Bonvicini en sus obras *El daño* y *La responsabilidad civile*, respectivamente.

Lo mismo ocurre frente a la responsabilidad extracontractual en el accidente de tránsito, por cuanto en algunos casos se han dictado sentencias contradictorias que crean confusión en jueces y litigantes, lo que conlleva a la inseguridad jurídica⁸, como se analizará posteriormente. Por ejemplo, los bandazos repentinos que han surgido en cuanto a la naturaleza de la responsabilidad extracontractual derivada de estos accidentes (responsabilidad subjetiva con culpa presunta vs. responsabilidad objetiva) hacen que gran parte de la doctrina reconozca que la responsabilidad en actividades peligrosas son responsabilidades singulares que están sujetas a diferentes directrices según su fundamento. No existe certeza de cuál teoría aplicar en cada ocasión. Ejemplificando, en 2009 la Corte Suprema aplicaba la responsabilidad objetiva y un año más tarde había cambiado el régimen aplicable por culpa presunta. Esto quiere decir que en menos de 10 años la jurisprudencia ha aplicado 3 teorías diferentes, lo cual no brinda suficiente certeza jurídica.

⁷ Así lo resume el fiscal español García Huayama en su obra sobre responsabilidad de terceros.
(García, 2012).

⁸ Como en la Sentencia del 24/08/2009 y la Sentencia del 26/08/2010 proferidas por la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, en las que se aplican diferentes regímenes de responsabilidad extracontractual en situaciones similares, responsabilidad objetiva en el primer fallo y culpa presunta en el segundo.

De conformidad con las doctrinas y legislaciones modernas imperantes en los países más avanzados de Europa como lo son Alemania (Strassenverkehrsordnung – StVO⁹, Ley del tráfico terrestre) y Francia (Ley del 5 de julio de 1985, sobre compensación a las víctimas¹⁰), y en armonía con nuestra legislación positiva, la Corte Suprema de Justicia y los Tribunales Superiores deben acoger los lineamientos más actualizados en materias como la estudiada, que por comprender hechos tan complejos exige una indagación exhaustiva. Deben analizarse todos los factores que influyen en el hecho: psicológicos, físicos, mecánicos, técnicos y ambientales.

Con el fin de disminuir el altísimo costo que paga el país en vidas, incapacidades y perjuicios económicos, con la enorme tasa de muertos, heridos y daños materiales causados, se propone incorporar los siguientes objetivos dentro del marco legal referido al tránsito y transporte, que podrían derivar en un efecto favorable para la sociedad colombiana:

- a. Establecer como criterio común de la doctrina probable que sólo la causa extraña exculpe al causante de un accidente, con lo cual se brindaría una mayor seguridad jurídica tanto a los implicados en el hecho como a litigantes y jueces de competencia.
- b. Concientizar a la población de las gravísimas consecuencias que se derivan de la ignorancia, la indisciplina o la irresponsabilidad en el manejo de vehículos.

III. Debate entre positivismo teórico y realismo jurídico en la responsabilidad civil extracontractual surgida a partir de los accidentes de tránsito que generan daño a personas

En este capítulo se estudian posturas diferentes que, a nivel doctrinal, analizan las teorías antes mencionadas. La síntesis de este debate indicará cuál teoría se acomoda más a la actualidad colombiana, para utilizarla como fundamento crítico de la ley y la jurisprudencia nacional de la cual emane una guía que determine las conclusiones finales.

⁹ “La responsabilidad cesa si el accidente es causado por fuerza de un acto divino.” (Frese, 2016, 1)

¹⁰ “Ni la fuerza mayor ni el hecho de un tercero pueden ser invocadas para reducir o extinguir la compensación de la víctima.” (Le Bureau Central Français. 2008, 4).

Igual que muchos países, en Colombia se ha desarrollado una clara lid entre los principios del positivismo y los del realismo jurídico en esta materia, que varían según el nivel de prioridad que conceden a la ley y a la jurisprudencia. Esta tensión, presente a nivel doctrinario, no se vislumbra claramente en la legislación vigente, pero su estudio es importante en la medida en que surge como un trasfondo que aclara el origen de muchas de las normas vigentes en nuestro país. Tal como lo reconoce la epistemología jurídica, la constante dicotomía entre “el ser y el deber ser, entre la moral (orden estático) y el derecho (orden dinámico), entre la justicia y el dualismo, entre el monismo y el dualismo metodológico” (Estrada, 2010) permiten que una escuela u otra prevalezcan sobre cada uno de los temas que analiza el Derecho. En materia de responsabilidad civil extracontractual no hay un dominio total de ninguna de las teorías jurídicas precitadas, porque ambas se encuentran presentes, lo cual quiere decir que tanto la una como la otra han jugado un papel importante en esta temática. El realismo jurídico se manifiesta en el uso de doctrina probable por parte de los jueces, mientras que el positivismo es el que estructura las leyes referentes. Se debe entonces analizar cuál es el grado de influencia de cada una de ellas y cuáles los efectos que generan en la administración de la justicia nacional.

Abstracción hecha de las profunda tensiones filosóficas referidas a estas dos corrientes del pensamiento, el positivismo se define en las palabras de Norberto Bobbio como “una teoría jurídica que sostiene que el Derecho se origina de la voluntad del Estado o del soberano; que la única fuente genuina del derecho es la legislación y que el sistema jurídico no tiene lagunas” (Esquivel, sf, 130) ; mientras que el realismo jurídico relaciona un conjunto de teorías que tienen como elemento común el postulado según el cual “el Derecho válido o vigente es el Derecho aceptado para su aplicación tanto por los jueces como por los particulares”(Villoro, sf, 74), indicándonos que la jurisprudencia y el desarrollo de las relaciones jurídicas en la sociedad son fuentes creadoras de Derecho. En Colombia, para tratadistas como Llano (2012), Diego López Medina y Cepeda Espinosa¹¹, ambas posturas tienen un entendimiento idéntico a las definiciones dadas, lo que permite a los doctrinantes mayor claridad en los postulados formulados por ambas escuelas.

Por regla general, el Derecho Continental originado en el sistema legal romanista, enriquecido por la lógica deductiva del Código de Napoleón e implantado en Chile y Colombia por Andrés Bello, obedece a un sistema de

¹¹ En la Sentencia C-873/03 se definen claramente las escuelas Positivista y Realista.

naturaleza positivista, en el cual el derecho surge de la validez formal de las normas y éstas a su vez se aplican a casos concretos mediante el silogismo aristotélico, en el que la premisa mayor es la norma, la premisa menor el hecho jurídico y la conclusión es una inferencia deductiva de las premisas anteriores. De otro lado, el *Common Law* (Derecho Anglosajón) atiende a los postulados de las teorías del realismo jurídico, ya que el derecho aplicable tiene su fundamento en la jurisprudencia y en la interpretación que den los operadores jurídicos a las leyes preexistentes. Aunque en Colombia el sistema legal es y ha sido el Derecho Continental, la jurisprudencia adquiere progresivamente una mayor relevancia sobre todo en los doctrinantes de los últimos años quienes, si bien siguen apegados a la tradición del sistema jurídico Continental, le han agregado elementos propios del realismo jurídico, en mayor medida cuando en algunas de las obras contemporáneas proponen modificaciones a las leyes actuales o denuncian o señalan la existencia de importantes vacíos legales. Aunque son pocos los autores que en la actualidad defienden abiertamente el positivismo jurídico, se debe recalcar que por su origen el Código Civil colombiano se afianza en los postulados fundamentales de la filosofía positivista del siglo XIX y en el Derecho Romano Germánico del siglo VIII a.C. En Colombia esta postura la implementaron autores que tomaron como ejemplo la doctrina de la Escuela Pandectística Alemana (Margadant, sf, 325-378) (o Escuela Histórica), los Exégetas franceses y más recientemente a autores como Hans Kelsen, Hart Ross y Norberto Bobbio. Sin embargo, en materia de responsabilidad civil extracontractual por accidente de tránsito, son algunos autores del sur del continente (con fuerte influencia en Colombia) como Arturo Alessandri y Manuel Somarriva, quienes desarrollaron sus teorías en torno a los postulados de ésta filosofía (1943), aunque nunca mencionen explícitamente su adhesión a ésta escuela. Para los positivistas sólo el derecho que goza de validez formal puede ser considerado Derecho y la sola aplicación de la ley positiva debe permitirle al juez solucionar cualquier caso que llegue a sus manos. Así las cosas, en la legislación colombiana los artículos que regulen el tema bajo estudio deben aplicarse siempre respetando todas las solemnidades y formas presentes en ellos, incluso si estas se encuentran en desuso, porque de lo contrario no se estaría decidiendo en derecho. Así lo afirma el profesor Tom Campbell cuando textualmente dice: “es esclarecedor y fructífero considerar al positivismo jurídico como una teoría normativa que trata de determinar qué debe ser el derecho, no respecto de su contenido, sino de su forma” (Campbell, 1989, 6).

Por otra parte, en el país toma cada vez más impulso el realismo jurídico. Los principales doctrinantes nacionales enfatizan que la jurisprudencia y la ley deben trabajar en conjunto para crear una justicia armoniosamente eficaz (Velázquez, 2013). Al respecto, en su obra Javier Tamayo explica

cómo deben abordarse los problemas surgidos y cómo debe el juzgador interpretar la normatividad vigente, según los principios generales del derecho y la interpretación sistemática de la ley (1990, 144-165). Esto quiere decir que aunque la ley está dada y es función del juez aplicarla, siempre queda a su arbitrio la forma en la que lo hará. A fin de cuentas, cuando el juez funge como intérprete de la ley, es él quien le da sentido a la misma y quien determina la forma en que debe aplicarse.

En gran medida los doctrinantes nacionales de los últimos años fundamentan sus exposiciones en el *Tratado sobre la Responsabilidad Civil* de Javier Tamayo, con lo cual le conceden una mayor relevancia a la evolución de la jurisprudencia. Ejemplo de ello es la obra de Jairo Morales y Heliodoro Fierro Méndez, quienes reconocen que en materia de accidentalidad vial, ni la ley penal ni la civil, comprenden todo la complejidad del tema, por lo que se impone recurrir a fuentes “más reales” como lo son la jurisprudencia, la doctrina y demás auxiliares del derecho. El primero de éstos, en su obra *Responsabilidad contractual, extracontractual en accidentes de tránsito* cita con frecuencia sentencias de la Corte Suprema de Justicia colombiana, enunciados de la doctrina y diferentes medios probatorios (peritajes, tablas matemáticas, etc.) que permiten determinar aspectos sustanciales en el proceso indemnizatorio en la responsabilidad civil contractual y extracontractual. Igualmente, el autor implícitamente reconoce que la ley no es unívoca, sino que puede tener muchas interpretaciones y aplicaciones, tal como sucede con los hechos eximentes de responsabilidad en materia civil: “[l]a culpa exclusiva de la víctima ha dado mucho que decir en el campo de la jurisprudencia y de la doctrina, pues no en todas las oportunidades se ha de tener este factor como el que lleva a un resultado que puede ser fatal para la persona afectada, más si se trata de hechos que tienen que ver con el ejercicio de actividades peligrosas” (Morales, 2006). Retomando la obra de Fierro Méndez, *El accidente de tránsito: elementos técnicos y jurídicos para el juicio oral*, éste confiere prelación a los elementos técnicos sobre los jurídicos; recurre a éstos tanto para definir los conceptos básicos del accidente de tránsito, como para guiar todo el proceso subsiguiente hasta su finalización.

Lo cierto es que ninguna de las dos posturas anteriores puede considerarse perfecta o acabada. Ambas presentan aspectos tanto negativos como positivos. Entre los beneficios del Iuspositivismo teórico se podrían señalar: el alto grado de objetividad en las decisiones judiciales, la exclusión de elementos alternos al derecho y una mayor seguridad jurídica. Entre los aspectos nocivos se encuentran la gran probabilidad de que el Derecho sea estático y no evolucione a la par que la sociedad a la que rige,

el exceso de formalismos inoficiosos¹² (exceso de ritual manifiesto (Polanco, 2014)) que pueden llegar a perjudicar intereses legítimamente fundados o derechos adquiridos y los múltiples defectos que afectan a la norma positiva en el momento de su creación. Este último punto es relevante en el contexto nacional, ya que la Rama Legislativa no es infalible y en muchas ocasiones comete errores¹³ que afectan la normatividad en tal medida que impiden su aplicación. Éste es el caso de las sinonimias, antinomias, lagunas legales y de las normas que carecen de todo tipo de lógica formal.

De otro lado, el *Realismo jurídico* tiene como ventajas principales: el dinamismo jurídico – interpretar y moldear el derecho según los intereses de la sociedad -, la posibilidad que otorga al juez de ejercer una función creadora-constructiva del Derecho y la amplitud de las fuentes creadoras del Derecho que a su vez fungen como herramientas para facilitar su comprensión. Sus efectos perjudiciales surgen de la misma amplitud con la que considera al Derecho, ya que éste se ve fuertemente permeado por campos ajenos a él, por lo que claramente las interpretaciones subjetivas del mismo pueden llevar a abusos de poder, fallos contrarios a la ley o a la equidad e inseguridad jurídica (casos idénticos obtienen respuestas diferentes dado el operador jurídico). Es por ésta razón que surgen las teorías mixtas, en las cuales se toman varias escuelas filosóficas del derecho y se implementan a un mismo ordenamiento, con el fin de evitar el gran número de desaciertos que surgen en cada uno de estos tipos teóricos. Ahora bien, según lo expuesto puede determinarse que el iuspositivismo surge como base primigenia, dada la tradición jurídica que tiene el derecho continental a privilegiar la ley positiva. El realismo jurídico se utiliza como un elemento añadido con una doble función: brindar las herramientas necesarias para permitir una mayor comprensión del tema y suplir los vacíos legales existentes. Así, el derecho tiene un nivel de certeza importante, pero se ve alterado por las decisiones judiciales injustas o discordantes con la ley y con los precedentes judiciales, por lo que contrarían la forma adecuada en que debe responderse a una sociedad que se encuentra en constante cambio. Esto no quiere decir que el sistema sea perfecto, ya que como se verá en los capítulos posteriores se han generado una serie de conflictos tanto a nivel legal como a nivel jurisprudencial, que han recibido críticas tanto de la doctrina como de la academia y medios

¹² La misma Corte Constitucional ha reconocido en muchas veces el derecho a la administración de justicia se ve truncado por formalismos excesivos como en se ve en las sentencias T -1123/2002 y T -429/11.

¹³ Uno de los principales errores son las antinomias normativas en materia de accidentalidad vial. Mientras el C.P.C. y el C.G.P. presentan un procedimiento general, la Ley 769/2002 presenta un procedimiento especial con el que entran en conflicto como se puntualizará posteriormente.

informativos¹⁴. El punto más relevante radica en que desde la teoría filosófica del derecho se ha desarrollado una doctrina que sirve como guía metodológica para la interpretación de la ley y para el análisis de los hechos que dan lugar a su aplicación. Por lo tanto, aunque las teorías mencionadas no se ligan con el crecimiento o disminución de los índices de accidentalidad vial, permiten que operadores jurídicos, abogados litigantes, técnicos y estudiantes de Derecho puedan tener una mejor comprensión y un mayor conocimiento de la materia. Propenden por una aplicación integral de las normas (aspecto del positivismo jurídico) sumada al uso de la jurisprudencia y de diferentes contenidos interdisciplinarios por lo que, a fin de cuentas, enriquecen al sistema jurídico local.

En mi concepto, en Colombia los doctrinantes realizan una labor que impacta de buena manera la evolución del Derecho. Por lo tanto, este artículo no va dirigida a cambiar la doctrina imperante, ni a buscar nuevos autores en los que se fundamente el Derecho, sino que propone explorar las ventajas del iuspositivismo y del realismo jurídico, para crear un sistema que podría estar dotado de más eficacia y mejor aceptación por la sociedad misma y contribuiría a una más equitativa aplicación de la justicia. En la búsqueda de éste objetivo, el primer paso sería revisar las bases del ordenamiento legal, que son las normas positivas. En concreto, actualizando las que tienen que ver con dicha problemática, por cuanto las actuales han probado ser ineficaces para prevenir el incremento de los siniestros vehiculares (funciones preventiva - disuasiva). Es indispensable contar con normas sustantivas que respondan a la complejidad del problema actual y se adapten a los cambios y al crecimiento permanente que sufren las grandes ciudades en materia de transporte terrestre. En otras palabras, el avance técnico y científico del siglo XXI ha vuelto obsoletas algunas de las normas que hasta hace unos años pudieron ser suficientes para afrontar problemas que ocurrían en ciudades con menor número de habitantes y de vehículos. Tal como lo expresó el periódico El Tiempo en 2014: “[a]l echar un vistazo no se ven avances... los ‘pendientes’ del Ministerio están relacionados directamente con la seguridad vial de los peatones, ciclistas, motociclistas y conductores que al final son los más perjudicados con normas obsoletas como el actual Código Nacional de Tránsito”.

¹⁴ Los principales periódicos, revistas y noticieros han enfatizado en las alarmantes cifras de accidentalidad vial. Según el Consejo Colombiano de Seguridad desde el 2011 en Colombia ocurren en promedio 90 accidentes diarios. Diariamente se presentan en Colombia 90 accidentes viales. (Consejo Colombiano de Seguridad, 2015).

Concomitantemente, se debería replantear el procedimiento, forma que permite materializar el Derecho sustantivo, en desarrollo del principio constitucional del Art. 228, que en lo fundamental reza “que en toda actuación judicial prevalecerá el derecho sustancial”, en esencia lo que busca el ciudadano del común cuando demanda justicia, cosa que desafortunadamente ha perdido cada vez más vigencia en los estrados judiciales, donde es normal que un proceso de ésta clase demore más de 10 años para su culminación¹⁵. Se plantea un procedimiento breve y sumario, sustentado en conceptos técnicos y científicos realizados dentro un máximo de 72 horas, impediría la prolongación indefinida del proceso que, en fin de cuentas, es una de las causas que hacen nugatoria la justicia actual.

Por último, recurrir al realismo jurídico brinda a los jueces las normas y herramientas técnicas necesarias que les permitan proferir fallos científicamente fundamentados en debida forma, para que ante todo prime la protección a los derechos sustanciales de las personas y se logre unificar la jurisprudencia que, al ser fuente de derecho, debe fungir como guía permanente para resolver los casos más complejos. Finalmente, es imperativo permitir el acceso a la Rama Judicial a personas idóneas moral e intelectualmente que le den a la sociedad una mayor certeza jurídica con sentencias que analicen profundamente cada aspecto del proceso de manera diamantina

IV. Principales conflictos legales en la responsabilidad civil extracontractual surgida a partir de accidentes de tránsito por daño a personas en Colombia

Estudios sobre seguridad vial llevados a cabo para determinar cuáles son las medidas más efectivas para frenar la alta tasa de accidentes concluyen que el factor humano es el que mayor incidencia porcentual tiene en el tema de la siniestralidad vial. A este factor se le otorga un porcentaje de 90%, mientras que los factores vehículo y vía-entorno son calificados con 12% y 3% respectivamente (Plá, 2012). Entre los componentes del factor humano se encuentran la edad, inexperiencia, conducción temeraria, drogas o alcohol, somnolencia, violación a las señales de tránsito e imprudencias. Todos estos componentes tienen en común el hecho de ser regulados expresamente por normas de tránsito, ya que son éstas las que determinan qué está permitido y qué no lo está: obligan al cumplimiento de la señalización vial, prohíben la conducción de personas que no tengan la licencia de conducción o se encuentren bajo los efectos del alcohol o de

¹⁵ El proceso 11001310301020010120201 del Juzgado 10 Civil del Circuito de Bogotá que se radicó el 12/12/01, finalizó el 22/04/13. El 11001310300519940965201 que se radicó el 10/05/04 aún pervive.

sustancias psicotrópicas e imponen diferentes tipos de revisión técnico mecánica para determinar si el vehículo es apto para ser conducido. Es más, la gran mayoría de personas “consideran necesario que exista una norma que regule el comportamiento en el tráfico” lo cual indica que existe “una aceptación e interiorización de la norma” (Plá, 2012), aspecto esencial para su validez y aplicabilidad. Sin embargo, hay ocasiones en que las normas no brindan solución a la problemática, sino que más bien generan incertidumbre en cuanto a su aplicación.

El objetivo de este acápite es exponer, mediante ejemplos relevantes, que existe un conflicto legal entre normas dedicadas a regular el tema de los accidentes de tránsito y las que rigen la responsabilidad civil extracontractual. El conflicto se presenta desde diferentes ángulos. Por un lado, existen contradicciones entre normas generales (Código Civil y Código General del Proceso.) y normas especiales (Código Nacional del Tránsito y Transporte junto con sus normas complementarias) que dificultan en cierto grado la aplicabilidad de la ley. Por otro aspecto, existen vacíos normativos que conllevan a la utilización de otras normas que, en numerosas ocasiones, no enfrentan ni resuelven el problema de forma adecuada.

Para la dogmática, la ley regula el comportamiento social. Para la responsabilidad civil extracontractual, la fuente es el Código Civil que determina los derechos sustanciales y las obligaciones de las partes. En procesal es el Código General del Proceso. En relación al tránsito vial, a pesar de su enorme importancia, rige actualmente el Código Nacional de Tránsito Terrestre¹⁶, modificado, reglamentado y complementado por muchas normas¹⁷.

Entre la fecha de promulgación del Código Civil y la vigencia del C.N.T.T. existe un lapso de más de 100 años, lo que explica por qué en vez de armonizarse, sus normas resultan contradictorias en numerosas ocasiones. Esa confrontación también se presentó entre el derogado Código de Procedimiento (que aún goza de plena validez en procesos anteriores a 2014) y el procedimiento especial consagrado en el título IV del C.N.T.T. Éste último posee un vacío normativo en razón a que se refiere al daño en cosas, pero no al daño en personas. En el daño a cosas se determina fácilmente el monto del perjuicio, por la obligación del concepto técnico que obligatoriamente emite la autoridad de tránsito. En el daño a personas las partes soportan toda la carga de la prueba. En los estudios de accidentalidad sólo se reconocen como prueba las lesiones certificadas por

¹⁶ L.769/2002

¹⁷ Ver L. 993/04; L. 1005/06; L. 1397/10.,

médicos legistas (Observatorio de Movilidad Universidad de los Andes, 2015). La ausencia de esa certificación implica un fallo en contra del afectado. Lo ideal sería que la normatividad ordene a las autoridades de tránsito realizar todas las pruebas técnicas inmediatamente ocurra el siniestro, y que, iniciado el proceso, el juez civil las solicite de oficio.

La normatividad vigente encargada de regular la responsabilidad civil extracontractual en los accidentes de tránsito se divide así:

- a. Las normas generales comunes a toda forma de responsabilidad civil extracontractual o de daño a personas, que se encuentran presentes en los Códigos Civil, Penal, General del Proceso (en procesos posteriores a 2014), antiguo Código de Procedimiento Civil (en procesos anteriores a 2014) y de Procedimiento Penal.
- b. Las normas especiales que se encargan exclusivamente de regular el tránsito terrestre nacional, que en ocasiones implementan procedimientos propios. Éstas son el Estatuto Nacional de transporte (Ley 336/1996), el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769/2002) con sus respectivas adiciones y modificaciones, la Ley 1503/2011 (Plan de seguridad vial) y el Decreto 967/2012 (referido al SOAT).

A primera vista, pareciera que la materia se encuentra íntegramente regulada ya que existen numerosas normas destinadas a resolver cualquier problema surgido en la accidentalidad vial. Por lo tanto, sería arriesgado afirmar que es exclusivamente por falta de regulación que el número de accidentes viales con víctimas se ha incrementado, generando un grave problema social. Es más, el Estado ha promovido diferentes campañas de pedagogía y control a nivel nacional, con el fin de reducir los índices de accidentalidad vial. Para ello ha recurrido a la Corporación Fondo de Prevención Vial, a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a todos los organismos con facultades para ejercer control en los municipios. Empero, parte de éstas medidas legales y gubernamentales se quedan en el papel, ya que el exceso de regulación y la falta de armonización impiden que la ley sea eficaz en cuanto a su aplicación.

Entre los varios ejemplos de contradicciones y lagunas se cuentan los siguientes:

A. Lagunas normativas

El artículo fundamental en el cual se basa la responsabilidad civil extracontractual es el artículo 2341 del Código Civil. Aunque se da una

definición general de la responsabilidad extracontractual y se definen sus causas (comisión de un delito o culpa que infiera daño a otro) y consecuencias (obligar al comitente al pago de una indemnización), no menciona los posibles hechos que puedan dar lugar a su aplicación como en el caso de los daños a personas derivados de accidentes automovilísticos. Los Arts. 2345 a 2356 se refieren a distintas modalidades de responsabilidad extracontractual, pero nunca mencionan la conducción vehicular de forma explícita. Tampoco mencionan qué régimen de responsabilidad debe aplicarse en el desarrollo de esta actividad peligrosa. Por lo tanto, la posible obsolescencia del Código Civil provoca un vacío legal que debe solucionarse mediante normas que relacionen estas dos materias, ya que si bien la jurisprudencia ha desempeñado ese papel hasta el día de hoy, se requiere una mayor certeza jurídica que permita determinar con absoluta claridad el régimen legal aplicable.

Igualmente, es criticable que el Art. 2356 no ordene expresamente reparar a las víctimas cuando exista imprudencia en la forma de conducir un automotor. El citado artículo reza: “[p]or regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra personas, debe ser reparado por ésta. Son especialmente obligados a esta reparación: 1. el que dispara imprudentemente un arma de fuego; 2. el que remueve las losas de una acequia o cañería, o las descubre en calle o camino sin las precauciones necesarias...; 3. el que obligado a la construcción o reparación de un acueducto o fuente, que atraviesa un camino, lo tiene en estado de causar daño a los que transitan por el camino”. Si bien es cierto que a primera vista no tiene sentido incluir la conducción en éste artículo ya que el contenido del Art. 2356 no es taxativo y la jurisprudencia ha incluido en él otros casos – entre ellos la conducción de automotores –, es imperativo proteger en mayor medida a las víctimas agregando un cuarto numeral que se refiera a la conducción de automotores. De esta forma, la jurisprudencia nunca podría llegar a categorizar esta actividad en otro tipo de responsabilidad como la culpa probada, pues existiría una obligación legal de reparar a las víctimas sin que pesara sobre ellas la carga de la prueba.

De otro lado, se encuentra el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769/02), el cual tampoco menciona cuál es el régimen de responsabilidad aplicable a la conducción vehicular. Empero, enfatiza el hecho de que para conducir se requiere obligatoriamente una licencia de conducción (Cap. II), y que para poder acceder a ella es obligatorio cumplir con cuatro requisitos, a saber: “saber leer y escribir, tener 16 años cumplidos, aprobar un examen teórico-práctico de conducción y un certificado de aptitud física y mental para conducir expedido por un médico” (Art. 19). Del mismo modo, expone ciertas conductas a las que literalmente califica como peligrosas referidas a

la forma de conducir, a la estructura mecánica del vehículo y a los objetos que éste se encuentre transportando.

Es el caso de los Arts. 130 y 131 en los que se sanciona a los infractores de las normas de tránsito, graduando el monto y la naturaleza de la sanción de acuerdo a la gravedad de la infracción y el peligro generado por la misma. Aunque la Ley 769/2002 dedica los Arts. 148 y 149 a detallar las actuaciones que deben llevar a cabo las autoridades de tránsito en caso de que los hechos puedan constituir infracción penal, tal como sucede con las lesiones personales u homicidio, no determina en cuánto tiempo deben realizarse las actuaciones, ni cuáles son las consecuencias en caso de que la huida de uno de los implicados impida realizar procedimiento de forma completa.

Si bien se obliga a los agentes de tránsito a elaborar un informe detallado que permita identificar a los implicados, los vehículos, los testigos y realizar el croquis del accidente, no existe una norma que proteja a la víctima en caso de que el causante abandone el lugar de los hechos. En éste último caso se impone como sanción la suspensión de la licencia de conducción por 5 años (Art. 151), pero esta sanción se dirige exclusivamente a castigar al infractor y deja de lado la reparación de la víctima, que en nada se beneficia tal medida. Si el conductor huye, se impide el examen de alcoholimetría, el psicofísico y la evaluación del estado de seguridad del vehículo. Lo aconsejable sería imponer al causante del accidente una caución a favor del afectado cuando el lugar de los hechos sea abandonado injustificadamente, porque independientemente de si el fallo le es favorable o no a la víctima, el sólo hecho de abandonar el lugar del siniestro implica una contravención a la ley vigente y un indicio grave sobre la responsabilidad del causante en el accidente. Esto sin perjuicio de la aplicación del numeral 2 del Art. 110 del Código Penal, modificado por la Ley 1326/2009, que aumenta de la mitad al doble de la pena cuando el causante abandona sin justa causa el lugar de comisión de la conducta en caso de homicidio culposo y del Art. 121 del mismo código en caso de que se imputen lesiones culposas.

B. Contradicciones legales

En numerosas ocasiones el C.P.C. contribuyó a dilatar los procesos civiles por accidente de tránsito porque autorizaba a las partes a presentar pruebas que resultaban impertinentes. El Título XIII del Código en su Art. 175 autorizaba como medios de prueba en una demanda ordinaria por responsabilidad civil extracontractual “la declaración de parte, el juramento, el testimonio de terceros, el dictamen pericial, la inspección judicial, los documentos, los indicios y cualesquiera otros medios que sean

útiles para la formación del convencimiento del juez”, sin tener en cuenta que algunas de ellas, en vez de aclarar, empantanaban la resolución del proceso.

Para mayor agilidad en el proceso ordinario deberían decretarse preferencialmente las declaraciones de parte y aquellas pruebas derivadas de la actuación fijada en el Art. 149 de la Ley 769/2002. El croquis y el informe policial, la declaración de testigos presenciales y la prueba técnica realizada por peritos viales son suficientes para determinar la responsabilidad en cualquier accidente vial y son la base para determinar con exactitud el monto de los perjuicios que van a ser materia de indemnización. A falta de éstas, cualquiera de las mencionadas en el Art. 175 del C.P.C. Así se lograría armonizar el procedimiento especial del tránsito con el procedimiento civil general. Debería conferirse una mayor relevancia a los documentos y testimonios de las autoridades de tránsito que conocieren del accidente. Para tal fin es menester agregar un artículo especial en el Código General del Proceso - que actualmente es el vigente - , para que mediante una valoración de la prueba reglada por la tarifa legal, se ordene la práctica obligatoria de las mencionadas pruebas.

En caso contrario, no sería necesario aplicar el Art. 149, ya que el Código de Procedimiento Civil no le concede prelación¹⁸ al informe policial ni al croquis del siniestro, por lo que las partes podrían suplir el informe policial aportando pruebas por cuenta propia, que es lo que sucede actualmente en los procesos que aún se rigen por el C.P.C. Así mismo, cuando no se cuenta con informe del agente de tránsito, la parte que tenga mayores recursos económicos tendrá un mejor acceso a pruebas técnicas e informe periciales que le favorezcan.

Otra laguna que surge en la Ley 769/2002 se relaciona directamente con la actuación en caso de infracciones penales, como lo son las lesiones y el homicidio culposos. En el procedimiento de daño a cosas (Arts. 143 a 147) se excluye directamente la aplicación del Art. 143 cuando se afecta la integridad personal. La Ley no determina cuál procedimiento debe seguirse cuando el accidente tiene como consecuencias daño a personas y a cosas. El artículo 146 (Concepto técnico) debería aplicarse en estos casos por dos razones: 1. porque de una interpretación exegética de ese artículo no se puede inferir de ningún modo que sólo aplique cuando hay daño a cosas y 2. porque facilita en gran medida la celeridad en la justicia, ya que serán las

¹⁸ Por regla general, el Art. 187 del C.P.C. ordena que las pruebas deben ser apreciadas en conjunto y según las reglas de la sana crítica. O sea, el juez les confiere un mayor o menor valor dependiendo del caso concreto.

autoridades las encargadas de emitir un concepto técnico en el cual se establezca la cuantía de los daños provocados a los objetos.

El daño emergente se divide en daño personalizado y daño sobre un bien, “[c]uando el daño lo recibe directamente una personas sobre su cuerpo físico, estamos hablando de un daño personalizado... Puede resultar, igualmente, que el daño afecte un bien mueble o inmueble y que de la misma forma requiere una reparación para devolver las cosas al estado en que se encontraban antes”. (Fierro, 2009, 93). Lo mismo sucede con el lucro cesante, “[c]uando la persona es lesionada, el lucro cesante consistirá en el dinero que habría recibido la persona de no haber ocurrido el daño... Cuando el lucro cesante se produce lesionando un bien, se habla entonces de un daño indemnizable, ya que el bien estaba constituido para producir y deja de hacerlo como consecuencia del daño” (Fierro, 2009, 95). Daño emergente y lucro cesante se deben aplicar conjuntamente cuando por causa del hecho se causen daños a personas y a cosas simultáneamente. Entonces sería prudente recurrir al Art. 146 para cuantificar los daños materiales, enmarcando dicha actuación dentro de la contemplada por los Arts. 148 y 149, con el fin de esclarecer de mejor forma los hechos e investir a las autoridades de tránsito con la función especializada de policía judicial, de acuerdo al Art. 202 del Código de Procedimiento Penal.

V. Jurisprudencia contradictoria en procesos de responsabilidad civil extracontractual en accidentes de tránsito con daño a personas

En este capítulo se exponen contradicciones surgidas en sentencias proferidas por la Corte Suprema de Justicia, la Corte Constitucional y los Tribunales Superiores relativas al tema que nos ocupa. Del análisis surgen posibles respuestas al por qué se dificulta la creación de una “doctrina probable” unificadora de la jurisprudencia nacional con respecto a este problema y algunos casos en los que existen fallas motivadas en fundamentos subjetivos del juez del conocimiento. Se estudian las sentencias que obedecen a criterios de protección a la víctima y las que confieren primacía al excesivo ritual manifiesto en detrimento de los derechos de la víctima.

La jurisprudencia, centro de la teoría del realismo jurídico, equipara las providencias de los jueces con la realidad. En Colombia las leyes son complementadas por los operadores jurídicos. Empero, en el tema examinado, muchas providencias generan incertidumbre legal por ser discordantes o contradictorias con sentencias anteriores.

A. Protección de las víctimas

Son sentencias que teleológicamente apuntan a la protección de las personas afectadas con los siniestros viales, por lo cual se incluyen providencias judiciales que toman las medidas necesarias para aligerar los esfuerzos probatorios de las partes y garantizar la indemnización integral de la víctima.

1. Sentencia del 05/05/1999 de la C.S.J., Sala de Casación Civil y Agraria (M.P: Jorge Antonio Castillo Rugeles)

Esta sentencia es relevante ya que la Corte aclara varios puntos sobre la responsabilidad civil extracontractual ocasionada por la colisión de dos vehículos. Primero, interpreta que, de acuerdo al Art. 2356 del C.C., cuando se generan perjuicios en el desarrollo de una actividad peligrosa opera una presunción de culpa, de la cual sólo puede exonerarse el causante rompiendo el nexo de causalidad entre el hecho y el daño, esto es, probando la existencia de fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o de un tercero, siguiendo la línea jurisprudencial fijada por la misma institución desde los años 30. Segundo, recurre al concepto de neutralización de las presunciones de culpa, acorde al cual cuando las partes se hayan en el ejercicio de actividades peligrosas las presunciones de culpa se aniquilan mutuamente y se aplicaría el régimen de culpa probada.

En tercer lugar, cuando hay “convergencia de sendas actividades peligrosas” o concurrencia de culpas, ambos implicados quedan cobijados bajo la misma presunción de culpabilidad. En esta sentencia se aplica una teoría equitativa y más ajustada al derecho. Mientras que en sentencias anteriores¹⁹ se propendía por aniquilar mutuamente las presunciones de culpa, imponiendo un onus probandi (culpa, hecho, daño y nexo causal) desproporcionado para el demandante (Corte Suprema de Justicia, 1991), en ésta, la “neutralización de las presunciones de culpa” se aplica teniendo en cuenta la cantidad de potencial dañino de los vehículos involucrados. La neutralización de las presunciones de culpa sólo opera en caso “que exista cierta equivalencia en la potencialidad dañina de ambas actividades peligrosas, pues de no darse esa correspondencia, gravitará siempre en favor de la víctima la presunción de que el demandado fue el responsable del perjuicio cuya reparación demanda”. Por ende, esta sentencia favorece la protección de los derechos de las víctimas al evitar que éstas tengan que soportar el peso de la carga probatoria, siempre y cuando la peligrosidad de su actividad tenga un menor potencial dañino que la del causante.

¹⁹ Ver por ejemplo Corte Suprema de Justicia, 1991

2. Sentencia del 30/06/2005 de la C.S.J. – Sala de Casación Civil (M.P: Jaime Arrubla)

En esta providencia la Corte reconfirmó la aplicación de la teoría de la responsabilidad subjetiva con culpa presunta, más tarde modificada por el mismo órgano judicial en Sentencia del 24 de agosto de 2009. El aspecto positivo a resaltar es que la presunción de culpa no sólo se aplica al causante material del daño, sino también al propietario del vehículo con el cual se causó y de la empresa a la cual se encontraba afiliado. Menciona la Corte que la carga de la prueba es morigerada para la demandante pues en las actividades peligrosas se “permite presumir la culpa en el autor del daño que a su vez genera la actividad peligrosa” (Sent. del 25 de octubre de 1999), presunción que consiguientemente gravita contra los demandados, en sus condiciones de ejecutor material de la antedicha actividad y guardianes de ella, condición ésta que cabe predicar tanto del propietario del bus con el cual se desplegaba, “pues aun cuando la guarda no es inherente al dominio, si hace presumirla en quien tiene el carácter de propietario” (G.J. t. CXLII, pág. 188), y de la empresa transportadora, por el beneficio que de él reportaba y porque “el servicio público de transporte únicamente se presta a través de las mismas efectuándose dicho servicio bajo su control y responsabilidad” (G.J. t. CXCVL, págs. 153 y s.s.)” (Corte Suprema de Justicia, 2005).

De esta manera se desvirtúa el hecho de que sólo el ejecutante material o el guardián de la cosa deben responder ante el daño, sino que también debe hacerlo la empresa transportadora a la que se encontraba afiliado el automotor (por el beneficio que de él reportaba).

Cuando son llamadas en garantía, las aseguradoras de riesgos responden según lo pactado en el contrato de seguro: si se contrata una póliza de accidentes personales a pasajeros éstas responderán exclusivamente por las lesiones surgidas como consecuencia del incumplimiento al contrato de transporte terrestre de personas; si, por el contrario, se contrata una póliza que cubra también responsabilidad extracontractual, deberán responder por los daños a terceros. En el presente caso, como no se dan los supuestos de hecho para que la aseguradora responda como garante del causante del daño, ésta queda eximida de cualquier responsabilidad, por lo que el causante del accidente, el guardián del objeto y la empresa transportadora deben responder solidariamente por los daños causados a las víctimas.

3. Sentencia del 24/08/2009 de la C.S.J.- Sala de Casación Civil (M.P: William Namén)

Esta es una sentencia hito, ya que en ella se cambia toda la jurisprudencia vigente hasta ese momento. La “doctrina probable según la cual operaba la culpa presunta” fue dejada atrás a partir de las consideraciones expuestas por la Sala en éste fallo. Del análisis hecho por la Corte se desprende que el Art. 2356 aplica la responsabilidad objetiva por la magnitud del riesgo generado en la conducción vehicular y de otras actividades peligrosas, a diferencia del Art. 2341 en el cual opera la presunción de culpas. En lo corrido del recurso de casación se discute cuál es la naturaleza de la responsabilidad extracontractual que se deriva de los accidentes de tránsito. Tras larga motivación la Sala determina que tanto la legislación vigente como la doctrina actual deben cambiar la jurisprudencia de culpa presunta que era aplicable en los accidentes de tránsito. Tal como se expone en la providencia “el ordenamiento jurídico impone una obligación permanente de garantía mínima y un deber de seguridad apreciable en la conducta de quien ejerce esta actividad por la peligrosidad y el riesgo inherente” (Corte Suprema de Justicia, 2009, 60), con lo cual se crea una responsabilidad objetiva en razón al riesgo que le es consustancial, dejando de lado la culpa como elemento constitutivo de responsabilidad civil. De ello surge como principal medida proteccionista que el peso del onus probandii recaiga principalmente sobre el demandado y no sobre el demandante. Éste último no debe probar la existencia de culpa en la actuación del causante del accidente; solamente debe probar “la actividad peligrosa (hecho), el daño y la relación causal”. Por su parte, el creador del daño sólo puede librarse de su obligación probando la incidencia de una causa extraña – fuerza mayor, caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima – que rompa el nexo causal entre hecho y daño. En los casos en que haya causa concurrente²⁰ entre el causante y la víctima “pervive el deber jurídico de reparar en la medida de su contribución al daño”.

Considero esta sentencia como favorable para las víctimas, ya que aumentan las probabilidades de que el litigio sea fallado en su favor, al recaer el peso de la prueba sobre el demandado. Además, en el ejercicio de actividades peligrosas concurrentes el criterio de responsabilidad objetiva se mantiene, e incluso remite al juez al régimen propio del tránsito terrestre, ajustando el derecho a la equidad y a la realidad de lo acontecido, con el fin determinar la incidencia de cada actividad en la realización del daño, aplicando la responsabilidad objetiva sobre la “causa determinante del daño”. En estos casos se limita a la prueba aportada al proceso, determinando cuál contribuyó en mayor medida al daño. Por vía de ejemplo, en un choque tiene mayor responsabilidad quien conducía el automóvil a exceso de velocidad. Si ambos estaban violando el límite de

²⁰ Cuando un hecho lesivo es provocado por dos o más riesgos.

velocidad, responderá en mayor medida el que conduzca el vehículo con mayor potencialidad de daño. Vale aclarar que en menos de un año, sentencias²¹ posteriores regresan al régimen de presunción de culpa por considerar que el Art. 2356 no prescinde de la culpa por cuanto ésta forma parte esencial del mismo. La culpa surge elemento imprescindible mediante el cual se determina si existe o no responsabilidad extracontractual.

4. Sentencia del 06/10/2012 del Tribunal Superior de Bogotá – Sala Civil (M.P: Fernando Yaya)

La decisión adoptada se rige bajo la concurrencia de culpas. En los casos en los que la víctima haya obrado imprudentemente al exponerse al peligro, es menester evaluar el nivel de exposición de ésta. Considera la Sala que el hecho de obrar imprudentemente no es suficiente para decretar que el accidente se ocasionó por culpa exclusiva de la víctima; éste debe ser evaluado para determinarse si sólo fue un hecho concurrente o si por el contrario, fue determinante. En el primer caso, se procede a reducir el monto de la indemnización de forma proporcional. En el segundo, se exonera al causante por no existir un nexo causal entre su hecho y el daño provocado. De esta forma se da una aplicación razonable y ponderada al Art. 2357 del Código Civil, ya que no se presume que la negligencia de la víctima sea “determinante”, pues en tal caso, se estaría aplicando una presunción de culpas sin ningún tipo de fundamento legal. Lo adecuado probar la exposición al peligro por parte del afectado para valorar si hay concurrencia de culpas o culpa exclusiva de la víctima.

A. Aplicación exegetica de la ley

Se incluyen aquellas providencias con las cuales la Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia y los Tribunales Superiores han incurrido en posibles hierros de apreciación al equilibrar los derechos de las partes involucradas, generalmente en detrimento de los afectados.

1. Sentencia C – 039/04; (M.P: Rodrigo Escobar)

En el entendido de que el fin último de todo proceso de responsabilidad civil extracontractual por daños en accidentes de tránsito es el reconocimiento integral de todos los perjuicios sufridos, la Corte Constitucional debe dirimir el conflicto surgido por el inciso 2 del artículo 146 de la Ley 769/2002 que modificó la manera en que el Código de Procedimiento Civil regulaba las medidas cautelares. La discusión residía en el hecho de una

²¹ Ver Corte Suprema de Justicia, 2010

clara contradicción legal, según la cual se debía evaluar si el mencionado artículo era inconstitucional por ir en contra del “principio de unidad de materia” y provocar una mayor impunidad en el resultado de tales procesos.

Si bien la Corte acierta al afirmar que el principio de unidad de materia se mantiene incólume, a mi parecer es errado el negar que el nuevo artículo vulnere en buena medida los Arts. 228 (Prevalencia del derecho sustancial sobre el procesal) y 229 (Acceso a la administración de justicia) de la Constitución Nacional. La razón principal es que el inciso 2 del Art. 146 de la L. 769/02, niega de plano el decreto y práctica de medidas cautelares antes de proferirse fallo condenatorio en primera instancia, desprotegiendo así los intereses del demandante y las resultas del proceso. En caso de que el demandante se viera favorecido por el fallo, su derecho podría quedar plasmado en el papel, pero no en la realidad, porque da al victimario todas las ventajas para que oculte o traspase su patrimonio.

La Corte alega al respecto que “las medidas cautelares son instrumentos procesales cuyo establecimiento y aplicación exige una labor de ponderación entre dos extremos opuestos: por un lado los derechos del demandado que todavía no ha sido vencido en juicio, y, por otro, los del demandante, que enfrenta el riesgo de que, una vez declarados judicialmente sus derechos, los mismos no puedan hacerse efectivos”. Sin embargo, omite el hecho de que siempre que se solicite una medida cautelar el demandante debe prestar una caución que garantice el pago de los perjuicios que puedan causarse, independientemente del momento de su solicitud y posterior práctica. Así, los derechos del demandado también se encuentran garantizados en caso de que el fallo sea a su favor. Esto implica que el argumento mediante el cual la Corte declaró exequible el polémico artículo – libertad de configuración legislativa en medidas cautelares – se queda corto, máxime cuando ellos reconocen que las medidas cautelares son “instrumentos procesales para asegurar la efectividad de los derechos judicialmente declarados”. Por ende, sólo se garantiza que el fallo no se vuelva ilusorio, hasta que se profiera sentencia de primera instancia, lo cual le da al demandado tiempo suficiente para dilapidar, esconder o traspasar sus bienes, burlando así el resultado del proceso.

2. Sentencia del 08/10/2008 del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá– Sala Civil (M.P: Elio Fonseca)

En la sentencia analizada se demuestra el por qué es necesario que las tablas de liquidación y fórmulas que permiten tasar los perjuicios materiales (daño emergente y lucro cesante) causados a la parte demandante, sean unificadas y se utilicen en las demás sentencias. En el

caso examinado por el Tribunal, la parte demandante apela la sentencia del a quo por considerar que la suma a la que éste condena a la demandada, es insuficiente en comparación a la indemnización solicitada. Si bien es cierto que la parte afectada puede llegar a abusar de su derecho a la reparación integral de los daños sufridos, la labor del juez es emitir una decisión equitativa, que no sólo se rija por el contenido de las normas jurídicas, sino también de la equidad y por los diferentes precedentes judiciales.

Dado que los jueces generalmente no son peritos en el tema de apreciación de daños y liquidaciones, existen herramientas matemáticas que permiten valorar y liquidar los perjuicios provocados de forma más precisa, celera y ajustada a la realidad, entre otros, el avalúo pericial de los daños y perjuicios causados con el accidente.

En el mencionado caso, el fallo del Tribunal reconoce que la absolución en materia penal no implica inexistencia de responsabilidad civil extracontractual, lo cual es importante, ya que delimita el ámbito de aplicación civil y penal. En el asunto referido a la cuantía de la indemnización y confirma la decisión del juez de primera instancia, tasando los daños morales de acuerdo al *arbitrium iudicis* y en un peritaje para determinar la cuantía de los daños materiales. Con el fin de evitar la interposición excesiva recursos y brindar mayor celeridad a los procesos, sería recomendable que la ley misma reconociera un método unificado de liquidaciones de acuerdo a fórmulas matemáticas claras, objetivas e invariables que brinden certeza sobre lo resuelto por el juez.

Opino que mediante un proyecto de ley se deberían implementar en Colombia tablas de liquidación oficiales e imponer el precedente legal como fuente obligatoria en casos en los que se deban estimar los daños materiales y morales cuando exista daño a personas, con el fin de no cometer injusticias para ninguna de las partes. Sería útil oficializar la tabla de liquidación de daños elaborada por el doctrinante Guido Gentile o cualquiera otra que tenga mayores argumentos científicos, para establecer la capitalización temporal en caso de que surja incapacidad temporal. En Europa son muy utilizadas en éstos procesos tanto la fórmula matemática $C = ((G \times T \times F)/100) \cdot d$ elaborada por Gentile, Bonvicini, Giola y Nisini como la tabla de mortalidad, junto con la fórmula $C = (G \times 100 \times F)/100$ propuesta por Bonvicini para indemnizar al cónyuge supérstite (Morales, 2006). Esto por simple economía procesal, ya que se evita la interposición innecesaria de recursos ordinarios y extraordinarios que desgastan y congestionan los despachos judiciales.

3. Sentencia del 19/12/2008 de la C.S.J. – Sala de Casación Civil (M.P: Arturo Solarte)

La Sentencia falla sin tener en cuenta el fondo de la demanda de casación, ya que se inadmite porque el actor no cumple con la exigencia formal del art 374 del C.P.C. Así los cargos formulados en la demanda aparezcan confusos, la Corte ni siquiera analiza la naturaleza de los mismos, ni intenta determinar la posible existencia de un derecho sustancial en cabeza del accionante, como lo ordenaba el Art. 4 del C.P.C. Contrario sensu, utiliza el llamado “exceso de ritual manifiesto” y rechaza la demanda por incumplir el numeral 3 del Art. 374 del C.P.C., el cual se refiere a la formulación por separado de los cargos contra la sentencia recurrida, con una exposición clara y precisa de los fundamentos de cada acusación.

Considero inapropiado el rechazo de ésta demanda sin haber previamente analizado el contenido de fondo de la misma, ya que en los cargos promovidos se mencionaron circunstancias capitales que podían variar el resultado de la sentencia recurrida, por lo que era imperativo analizarlas y no descartar el recurso por motivos meramente formales. Los preceptos materiales que se limitan a definir fenómenos jurídicos, o a precisar los elementos estructurales de los mismos, o los puramente enunciativos o enumerativos, o los procesales, entre ellos, los de disciplina probatoria, deberían ser calificados como sustanciales o insustanciales según el impacto que puedan tener en el caso específico, no mediante una regla general prestablecida, ya que la naturaleza de la jurisprudencia es casuística.

VI. Desde una perspectiva internacional

Según las cifras aportadas por el último estudio sobre seguridad vial elaborado por la OMS (2013), Europa es la región con menor índice de muertes en accidentes de tránsito con 10,3 muertes por cada 100.000 habitantes. Por el contrario, el continente que más se ve afectado es el África con 24,1 muertes, casi el doble de Europa. La situación de América parece ser prometedora ya que se ubica como la segunda región con menores cifras de mortandad, con una cifra de 16,1. Sin embargo, la diferencia entre los países anglos de América del Norte – Estados Unidos y Canadá – comparada con México y los países de América Central y Sudamérica es considerable, ya que en éstos últimos los índices son muy superiores a los de USA, a pesar de que ninguna de estos países tiene una densidad poblacional similar ni hay tantos vehículos transitando. Según el “Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la región de las Américas” (OMS, 2009) entre 2006 y 2007 la distribución de muertes causadas por

accidentes de tránsito correspondía en un 32% a USA y Canadá y el 68% restante a los demás países²².

En igual manera, el estudio muestra que la legislación sobre seguridad vial y la accidentalidad están correlacionadas directamente. En los casos en que la legislación es deficiente los índices tienden a aumentar, mientras que cuando la legislación es integral, los índices disminuyen. En Colombia durante los últimos años los índices han aumentado, ya que si bien existe una regulación legal integral, muchas de las leyes se contradicen, otras son obsoletas y el promedio de aplicación de las mismas es relativamente bajo, lo que hace que las hace inviables (OMS, 2009).

Teniendo en cuenta que Colombia goza de una infraestructura legal que regula gran parte del tránsito terrestre, mi propuesta se encamina a mejorar los siguientes aspectos:

- a. Reestructurar el marco legal preexistente, con el fin de eliminar todas las contradicciones y lagunas legales que actualmente afectan a la normatividad positiva y trasplantar de forma armónica con el ordenamiento local las normas de contingencia implementadas por los de los países europeos en los que se evidencien cifras positivas en cuanto a la disminución de accidentes de tránsito, por ejemplo Francia y Alemania.
- b. Fortalecer económicamente y modernizar las instituciones actuales cuya función sea la de regular el tránsito terrestre, lo que aumentaría la aplicación la normatividad vigente, fundamental para que el Derecho cumpla con su función reguladora y preventiva.
- c. Capacitar a jueces, magistrados y operadores jurídicos que tengan conocimientos técnicos científicos sobre accidentes de tránsito. Para ello debe crearse un grupo de jueces, ingenieros y técnicos viales, para que las sentencias se fundamenten científicamente, modernizando y creando jurisprudencia con el fin de que éstas se constituyan en verdaderas fuentes de Derecho y contribuyan a generar mayor seguridad jurídica.

VII. Conclusiones

A. Un problema insoluble

²² Según las cifras América del Norte corresponde a un 32%, Mesoamérica 20%, Cono Sur 31%, Región Andina 14%, Caribe 3%.

La inequidad, la corrupción y la violencia son los problemas más graves de la sociedad moderna, a los que no es ajeno Colombia. Sin embargo, la inseguridad en calles y carreteras se han convertido en uno de los dilemas más abrumadores por el exagerado número de accidentes provocados por la irresponsabilidad, negligencia, impericia, exceso de velocidad y consumo de alcohol o de sustancias psicoactivas por parte de conductores y peatones que, con violación de normas y reglamentos, llenan de luto los hogares colombianos. Si a eso se agrega la ineficiencia del Estado en la modernización y mantenimiento de las vías por las que a diario deben transitar miles de automotores, es imperativo admitir que nos encontramos frente a un insoluble y costoso problema. No es exagerado afirmar que el número de víctimas causadas desde el 2011 ubique la accidentalidad vial como la segunda causa de muerte violenta en el país (Prieto, 2012, 39). Y sigue aumentando en una alta proporción a medida que crecen la población y el número de vehículos en circulación en ciudades, pueblos y veredas.

Por su magnitud es un problema preventivo-educativo de apariencia insoluble. Aun así, existe el imperativo moral de reducirlo a su mínima expresión, empleando todos los medios que tengamos a nuestro alcance. Pero si bien debe ser una política primordial del Estado, los ciudadanos debemos contribuir con todos nuestros esfuerzos para lograr cada vez metas más altas, porque están en juego nada menos que la vida y el bienestar de las próximas generaciones.

La seguridad en las vías públicas es trascendental y para ello deben trazarse los mejores programas. En Francia, desde 2002, la educación vial se inicia en la primera infancia en el hogar, con el fin de “*afianzar las normas fundamentales de respeto a los demás*” (Heitz, sf, 2). Se aplican castigos más drásticos a los infractores de las normas de tránsito y se crea un nuevo sistema de control y sanciones. Como consecuencia, para 2003 el número de heridos y muertes en siniestro viales disminuyó en un 20% (se salvaron 1.500 vidas aproximadamente) y para 2004 disminuyó en otro 10% (Heitz, sf, 3). En Alemania todas las escuelas tienen cátedras y salones especializados para la enseñanza vial. Existen más de 13.000 kilómetros de vías en las cuales no hay límite de velocidad y sólo un tercio de las vías tiene límites de velocidad permanentes (Evans, 2013). En Estados Unidos se cumple un estricto programa basado en tres partes denominado “*EES: Education, engineering, enforcing*” (Olano, 1985) o educación, técnica y disciplina, para determinar con mayor facilidad cuáles son las causas de los accidentes y buscar su pronta solución. Las campañas preventivas a favor de la seguridad vial no se limitan a las escuelas. Permanentemente continúan en radio, cine, televisión, oficinas públicas y privadas, siempre

dirigidas por verdaderos expertos. Y desde luego, con una vigilancia adecuada por parte de policía especializada en tránsito y con una justicia que propende por represiones oportunas, justas y ejemplarizantes, que no solo sancionan drásticamente el ilícito, sino que teleológicamente apuntan a prevenir su consumación y asegurar una indemnización pronta e integral a las víctimas, todo lo cual es extraño en Colombia.

Por lo anterior, es importante concientizar a los colombianos para exigir del Estado la creación de un órgano descentralizado y autónomo que dirija y acreciente el número de personal técnico, policía vial y profesionales de todas las carreras que tengan alguna relación con el problema. Dichos funcionarios deben contar con adiestramiento técnico avanzado, estricta disciplina y alto grado en calidades morales y conocimientos científicos sobre las materias conexas. Debe asegurarse la financiación de todo el ciclo de educación vial (en escuelas, universidades, oficinas públicas y privadas), con el suficiente apoyo económico y logístico de empresas privadas (industrias automotrices, petroleras, compañías de seguros, etc.) que viven y prosperan de los automotores y que, por lo tanto, deben garantizar una mayor seguridad a la sociedad.

Igualmente, es indispensable propender por una justicia especializada para que técnicos, jueces y magistrados, conozcan de los procesos y garanticen una pronta, cumplida y recta justicia que con inmediatez, proteja, auxilie e indemnice en forma integral a las víctimas, lejos de las actuaciones eternas y contrarias a derecho, tan frecuentes en estos tiempos.

B. El rol de la ley y la jurisprudencia en la accidentalidad vial

Ley y jurisprudencia juegan un papel esencial como factores disuasivos (ante los crecientes índices de accidentalidad sufridos por el país) y compensatorios (con respecto a las víctimas). Su rol es regular la conducta de los ciudadanos y su teleología apunta a la disminución y minimización en la gravedad y el número de los accidentes de tránsito. Sin embargo, tal como se analizó en capítulos anteriores, la ley y los reglamentos, tienen serias lagunas y contradicciones que, consecuentemente, impiden su aplicación integral, provocando vacíos entre contenido, procesos y dura realidad. A ello se suma que la jurisprudencia no cumple en debida forma con su función de garantizar un justicia celera, eficaz y equitativa, que conlleve a total certeza jurídica²³. Pero no todo puede ser visto en blanco y negro, ya que también la sociedad misma se ha anarquizado: incumple

²³ A través de la Doctrina probable, en atención a las funciones reguladora, racionalizadora e integradora de la jurisprudencia con respecto al sistema jurídico. Sentencia C-836/01. M.P: R. Escobar.

leyes, obra sin el debido cuidado e ignora olímpicamente las medidas legales y reglamentarias preventivas existentes.

Por lo tanto, son varios los responsables del caos existente. Peatones y conductores hacen parte del entorno caótico. Tan grave situación requiere de cambios en la estructura social de todas las partes comprometidas en dicha problemática, de tal manera que las modificaciones futuras sean acatadas por el Estado, por los entes encargados de administrar justicia y por los mismos ciudadanos. Así el Derecho recupere la relevancia que debe tener y la sociedad encuentre un punto de equilibrio en tan delicada situación.

C. Impacto del positivismo y del realismo jurídico en Colombia

Ambas escuelas iusfilosóficas se complementan indirectamente e impactan profundamente el ordenamiento legal, cada una de ellas en forma diferente. El iuspositivismo cumple con la función de estructurar todas las normas positivas en forma piramidal para evitar contradicciones futuras. A pesar de esto, algunas normas especiales como el Código Nacional de Tránsito y Transporte chocan con normas generales como el Código Civil y los códigos de procedimiento, generando ausencia de claridad que debe suplirse mediante la hermenéutica jurídica con el fin de dar una correcta aplicación de la ley al caso controvertido.

Por otra parte, el realismo jurídico obliga a los jueces y magistrados de tribunales superiores a fallar sus casos de acuerdo a la doctrina probable proferida por las Altas Cortes en sus fallos recientes. El derecho tiene una dinámica propia y va cambiando de conformidad con los cambios que se dan en la sociedad, así que la doctrina probable debe tenerse en cuenta en la aplicación e interpretación de normas positivas. Sin embargo, usualmente muchas sentencias presentan clarísimas contradicciones frente a otras que han tomado determinaciones contrarias en casos similares, lo que crea confusión e inseguridad jurídica en los procesos.

D. Propuestas de cambio

Con el fin de disminuir el altísimo índice de accidentalidad vial, de muertes y lesiones relacionadas, es de urgencia suma un cambio radical en los siguientes aspectos:

- Exigir del Estado la creación de un organismo manejado por expertos que acrecienten el número de policías y paramédicos viales, que posean adiestramiento técnico avanzado, con estricta disciplina y conocimiento científico, que los capaciten para que dentro de las 12 horas siguientes

al problema vial o accidente, realicen todas las diligencias tecnocientíficas necesarias, de tal manera que el funcionario judicial que avoque la investigación tenga suficientes elementos de juicio para tomar las determinaciones más acertadas en los 3 días siguientes a la ocurrencia del problema.

- Que asegure la financiación de todo el ciclo de educación vial a peatones, conductores y escuelas de automovilismo (extensivo a colegios, universidades y oficinas públicas y privadas) mediante el apoyo permanente de las empresas privadas relacionadas con el tema, quienes tiene la obligación moral y legal de velar por la seguridad de sus clientes.
- Que a los funcionarios judiciales que conocen de estos procesos se les exija una hoja de vida impoluta (altas calidades morales, experiencia laboral y estudios especializados en seguridad vial), que garanticen una recta, pronta y cumplida justicia, como lo quiere la Constitución. Jueces y magistrados deben garantizar la protección integral a las víctimas (nunca deberían dejar de lado la reparación a los daños extra patrimoniales) para que las indemnizaciones sean justas al daño generado, guiados siempre por principios de proporcionalidad y equidad; deben castigarse con severidad las actuaciones judiciales culposas, amañadas, morosas, inequitativas o dolosas, hoy tan frecuentes.
- Que se provea lo indispensable para que el Ministerio de Transporte construya y conserve en las mejores condiciones vías públicas y carreteras que garanticen seguridad para todos, con una señalización y semaforización moderna y eficaz que organice el tráfico de vehículos y peatones, acabando con el caos de movilidad que actualmente se vive en gran parte de las ciudades y en las carreteras del país.

A grandes rasgos, estas que parecen elementales reglas de sentido común, se constituyen en la realidad en un programa costoso, complejo y de largo alcance que requiere enormes esfuerzos tanto del Estado como de todos los ciudadanos. Si este ensayo contribuye, así sea en mínima parte, a lograr una disminución en accidentes o en muertes y lesionados, me sentiría profundamente satisfecho.

BIBLIOGRAFÍA

Alessandri, A. (1943). *De la responsabilidad extracontractual en el Derecho*

- Civil chileno*. Santiago de Chile, CHILE: Imprenta universitaria. Recuperado el 15 de abril del 2015 de [aaaaahttp://es.scribd.com/doc/106390704/Responsabilidad-aaaaaExtracontractual-Alessandri](http://es.scribd.com/doc/106390704/Responsabilidad-aaaaaExtracontractual-Alessandri)
- Alonso Plá, F. (2012). Seminario Internacional de Seguridad Vial 2012. *Dats, Universitat de Valencia*. Recuperado el 15 de abril del 2015 de <https://ingenieria.uniandes.edu.co/grupos/sur/images/Presentaciones/aaaaaSeminarioSeguridadVial/f.alonso.pdf>
- Cabanellas, G. (1974). *Diccionario de Derecho usual* (8ª Ed.) Buenos Aires, ARGENTINA: Heliasta.
- Cabrera, G. & Velásquez, N. & Valladares, M. (Mayo/Agosto 2009). Seguridad Vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública. Volumen 27 - 2. Medellín*. Recuperado el 12 de abril del 2015 de http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0120-aaaaa386X2009000200013&script=sci_arttext#tb3
- Campbell, T. (1989). El Sentido del positivismo jurídico (p. 6). *Doxa: Universidad de Alicante, 25, 5- 61*. Recuperado el 15 de abril del 2015 de <http://publicaciones.ua.es/filespubli/pdf/02148676RD3949576.pdf>
- Campos, E. & Sepúlveda, B. El realismo jurídico norteamericano. *Escuela de Derecho. Universidad de Chile. Facultad de Derecho. (p. 12)*. Recuperado el 12 de abril del 2015 de http://tesis.uchile.cl/bitstream/handle/2250/115314/de-aaaaacampos_e.pdf?sequence=1
- Castro de Cifuentes, M. (2009). *Derecho de las obligaciones, Tomo I*. Bogotá, COLOMBIA: Universidad de Los Andes.
- Colombia. Corte Constitucional. Sentencia C – 039 de 2004. M.P: R. Escobar. Recuperado el 10 de junio de 2016 de <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2004/C-039-04.htm>
- Colombia. Corte Constitucional. Sentencia C – 468 de 2011. M.P: M. Calle. Recuperado el 03 de junio de 2016 de <http://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2011/C-468-aaaaa11.htm>
- Colombia. Corte Constitucional. Sentencia C – 836 de 2001. M.P: R. Escobar. Recuperada el 03 de mayo del 2015 de <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2001/c-836-01.htm>
- Colombia. Corte Constitucional. Sentencia C – 873/03. M.P: M. Cepeda. Recuperado el 3 de junio de 2016 de <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2003/C-873-03.htm>
- Colombia. Corte Constitucional. Sentencia T – 1123/2002. M.P: A. Tafur. Recuperado el 10 de junio de 2016 de <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2002/T-1123-02.htm>
- Colombia. Corte Constitucional. Sentencia T – 429/11. MP.: J. Pretelt.

- Recuperada el 3 de junio de 2016 de <http://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2011/T-429-aaaaa11.htm>
- Colombia. Corte Constitucional. Sentencia T – 609 de 2014. M.P: J. Palacio. Recuperada el 10 de junio de 2016 de <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2014/T-609-14.htm>
- Colombia. Corte Suprema De Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 19/12/2008. M.P: A. Solarte. Recuperada el 24 de marzo del 2015 de [http://www.lexbasecolombia.net.ezproxy.uniandes.edu.co:8080/corteaaaaasuprema/sala%20civil%20y%20agraria/2008/a-263-aaaaa2008%20\[0500131030132002-00381-01\].htm](http://www.lexbasecolombia.net.ezproxy.uniandes.edu.co:8080/corteaaaaasuprema/sala%20civil%20y%20agraria/2008/a-263-aaaaa2008%20[0500131030132002-00381-01].htm)
- Colombia. Corte Suprema De Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 3 de noviembre de 2011. M.P: W. Namén. Recuperada el 2 de junio de 2016 de http://hipertexto-aaaaaobligaciones.uniandes.edu.co/lib/exe/fetch.php?media=csj_3_no_v_2aaaaa011_colison_ap_conduccion.pdf
- Colombia. Corte Suprema De Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 5 de mayo de 1999. M.P: A. Castillo. Recuperada el 22 de marzo del 2015 de <http://www.lexbasecolombia.net.ezproxy.uniandes.edu.co:8080/corteaaaaasuprema/sala%20civil%20y%20agraria/1999/s0012de1999.htm>
- Colombia. Corte Suprema De Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 30 de junio del 2005. M.P: J. Arrubla. Recuperada el 22 de marzo del 2015 de [http://www.lexbasecolombia.net.ezproxy.uniandes.edu.co:8080/corteaaaaasuprema/sala%20civil%20y%20agraria/2005/sc-152-aaaaa2005%20\[68001-3103-005-1998-00650-01\].htm](http://www.lexbasecolombia.net.ezproxy.uniandes.edu.co:8080/corteaaaaasuprema/sala%20civil%20y%20agraria/2005/sc-152-aaaaa2005%20[68001-3103-005-1998-00650-01].htm)
- Colombia. Corte Suprema De Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia aaaaadel 24 de agosto del 2009. M.P: W. Namén. Recuperada el 22 de aaaaamayo del 2015 de <https://relatorestematicos.uniandes.edu.co/images/stories/relatorias/paaaaads/bavaria.pdf>
- Colombia. Tribunal Superior De Bogotá. Sala Civil. Sentencia del 6 de octubre del 2012. M.P: F. Yaya. Recuperada el 24 de marzo del 2015 de <http://www.lexbasecolombia.net.ezproxy.uniandes.edu.co:8080/jurisaaaaaprudencia/tribunales/tribunal%20superior%20de%20bogota/salaa%20aaaaaacivil/2008/2005%20000140%20ord%20at%20concuculpa2%20def.htaaaaaam>
- Colombia. Tribunal Superior Del Distrito Judicial. Sala de Casación Civil. Sentencia del 8 de octubre del 2008. M.P: E. Fonseca. Recuperada el 5 de abril del 2015 de <http://www.lexbasecolombia.net.ezproxy.uniandes.edu.co:8080/jurisa>

- aaaaprudencia/tribunales/tribunal%20superior%20de%20bogota/sala%20aaaaaacivil/2008/200100229%2001%20resp%20civil%20extraco%20accidaaaaaente%20de%20transito%20preclusi%C3%B3n,%20no%20culpa%20aaaaade%20la%20v%C3%ADctima.htm
- Corte Suprema De Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia 26 de agosto de 2010. M.P: R. Díaz. Recuperada el 9 de junio de 2016 de www.notinet.com.co/pedidos/resp-pe.doc
- Corte Suprema De Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 12 de abril de 1991. M.P: A. Ospina. *Gaceta Judicial T. CCVIII*.
- Crespo, E.D. (1999). La estructura de la culpabilidad en la individualización de la pena. (pp.239-241). En Ed. Universidad de Salamanca. *Prevención general e individualización judicial de la pena*. Recuperado el 29 de abril del 2015 de https://books.google.com.co/books?id=YtYQo2bNknwC&pg=PA23aaa9&lpg=PA239&dq=desvalor+de+culpabilidad&source=bl&ots=aaaaaaAFr5dP&sig=t48EAXJEpEpRTuU2qrchPtQioPw&hl=es&sa=X&eaaaaai=9p1GVbChD4iqggSX_YCgAg&ved=0CCIQ6AEwAQ#v=onepagaaaaae&q=desvalor%20de%20culpabilidad&f=false
- Diariamente se presentan en Colombia 90 accidentes viales. (2015). Recuperado de http://ccs.org.co/salaprensa/index.php?option=com_content&view=aaaaarticle&id=516:accidentalidadvial&catid=296&Itemid=830
- Esquivel, J. (s.f.) *Positivismo jurídico y iusnaturalismo*. (p.130). Recuperado el 15 de abril del 2015 de <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/1/422/14.pdf>
- Estrada Vélez, S. (2010). *Los principios jurídicos en Colombia: Algunas recomendaciones para su incorporación*. Universidad de Medellín. Recuperado el 12 de abril del 2015 de <http://www.unilibre.edu.co/dialogos/admin/upload/uploads/Art%C3aaaa%ADculo%2010.pdf>
- Evans, S. (16 de mayo del 2013). Autobahn speed limits: Germany's love of the fast lane. *BBC News Magazine, Berlín*. Recuperado el 15 de abril del 2015 de <http://www.bbc.com/news/magazine-22538856>
- Fierro Méndez, H. (2009). *El accidente de tránsito: Elementos técnicos y jurídicos para el juicio oral* (p. 377). Bogotá, Colombia: Doctrina y Ley.
- Fondo de Prevención Vial. (s.f.) Recuperado el 12 de abril del 2015 de http://www.fpv.org.co/investigacion/balance_cifras_accidentalidad/gaaaaen/12
- Fondo de Prevención Vial. Estadísticas. Recuperado el 20 de abril del 2015 de <https://www.fpv.org.co/>
- Frese, R. W. (s.f.) *Compensation for Personal Injuries in Road Accident Cases. National Report Germany*. (pp. 1-2) Recuperado el 3 de junio de 2016 de

- http://www.congreso.es/docu/docum/ddocum/dosieres/sleg/legislatura_aaaaa_10/spl_90/pdfs/11.pdf
- García Huayama, J. (2012). *Responsabilidad del deudor por los hechos de terceros: análisis al Art. 1325 del Código Civil*. (pp. 4-7). Recuperado el 2 de junio de 2016 de http://www.derechoycambiosocial.com/revista028/responsabilidad_d_aaaaael_deudor_y_terceros.pdf
- Heitz, R. (s.f.) *La política de la Seguridad Vial en Francia*. Stop accidentes. Recuperado el 15 de abril del 2015 de <http://stopaccidentes.org/uploads/file/Don%20Remy%20Heitz.pdf>
- Kelsen, H. (2008). La doctrina del derecho natural y el positivismo jurídico. *Academia. Revista sobre enseñanza del Derecho*, 6, (12), 183-198. Recuperado el 12 de abril del 2015 de http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/rev_academia/revistas/12/1_aaaaaa-doctrina-del-derecho-natural-y-el-positivismo-juridico.pdf
- Le Bureau Central Français. (2008). *French La won compensation for Road Traffic Accidents*. (pp. 5-6). Recuperado el 3 de junio de 2016 de http://www.bcf.asso.fr/system/files/Guide_indemnisation_EN_octobaaaare_2008_1.pdf
- Llano, V. (2012-1). Teoría del derecho y pluralismo jurídico. *Criterio Jurídico (Vo.112)*. Cali. Recuperado el 3 de junio de 2016 de <http://revistas.javerianacali.edu.co/index.php/criteriojuridico/article/vaaaaaiewFile/586/769>
- Margadant, G.(s.f.) Codificar o no codificar. En *La Alemania del siglo pasado y el Derecho Romano* (pp.325 – 378). Recuperado el 15 de abril del 2015 de <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/2/553/31.pdf>
- Mora, N. (1986). *El accidente de tránsito: aspecto civil, Tomo II*. Bogotá, Colombia: Temis.
- Morales, J. (2006). *Responsabilidad contractual, extracontractual en accidentes de tránsito* (1ª Ed). Bogotá, COLOMBIA: Radar.
- Observatorio de movilidad. *Boletín de accidentalidad vial N°2*. Universidad de los Andes – Cámara de Comercio de Bogotá. Recuperado el 15 de abril del 2015 de http://www.autoboyaca.com.co/boletin_de_accidentalidad.pdf
- Olano, C.A. (1985). *Tratado general sobre accidentes de circulación*. (p. 2). Bogotá, COLOMBIA: Temis.
- OMS. (2013). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013*. Recuperado el 15 de abril del 2015 de http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/83798/1/WHO_NMH_VIP_aaaaa13.01_spa.pdf
- Organización Panamericana de la Salud & OMS. (2009). *Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas*. Recuperado el 20 de abril del 2015 de

- http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2aaaa009/gsrss_paho.pdf
- Polanco, A. (2014). Exceso de ritual manifiesto en la jurisprudencia constitucional colombiana. Recuperado el 3 de junio de 2016 de <https://aprendeonline.udea.edu.co/revistas/index.php/red/article/aaaaaaview>
- Prieto, E. (2012). *Plan Nacional de Seguridad Vial*. Recuperado el 12 de abril del 2015 de <http://www.senado.gov.co/sala-de-prensa/opinion-aaaaade-senadores/item/14121-plan-nacional-de-seguridad-aaaaavial?tmpl=component&print=1>
- Ragín, C. (2007). *La construcción de la investigación social*. Bogotá, Colombia: Universidad de Los Andes.
- Redacción vehículos (Julio 2014). Cuatro años que se fueron en anuncios, en temas de transporte *El Tiempo*. Recuperado el 6 de junio de 2016 de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-14301043>
- Tamayo Jaramillo, J. (1990). *De la responsabilidad civil: De los perjuicios y su indemnización, Tomo II*. (2ª Ed.), (pp. 144-165). Bogotá, Colombia: Temis.
- Universitat Pompeu Fabra. (s.f.), (pp. 2-5) *Responsabilidad por accidentes de vehículos a motor*. Recuperado el 2 de junio de 2015 de https://www.upf.edu/dretcivil/_pdf/mat_fernando/T72008.pdf
- Velásquez Posada, O. (2013). *Responsabilidad civil extracontractual* (2ª Ed.). Bogotá, COLOMBIA: Universidad de la Sabana.
- Villoro Toranzo, M. (s.f.) *El realismo jurídico escandinavo*. (p.74). Recuperado el 15 de abril del 2015 de <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/19/pr/praaaaa4.pdf>

Códigos nacionales

- Código Civil. Colombia. Ley 87 de 1887.
Código de Comercio. Colombia. Decreto 410 de 1971.
Código de Procedimiento Civil. Colombia. Decreto 1400 de 1970.
Código de Procedimiento Penal. Colombia. Ley 906 de 2004.
Código General del Proceso. Colombia. Ley 1564 de 2012.
Código Nacional de Tránsito Terrestre. Colombia. Ley 769 de 2002.
Código Penal. Colombia. Ley 599 de 2000.