

Sociedad, conductores y vehículos riesgo social y responsabilidad*

J. ERNESTO LONDOÑO-GONZÁLEZ* **

Fecha de recepción: 20 de octubre de 2007
Fecha de aceptación: 10 de septiembre de 2008

SUMARIO

1. La sociedad del riesgo
2. Una catástrofe mundial oculta
3. La asimilación cultural de la catástrofe
4. La catástrofe oculta en Colombia

* Artículo resultado de investigación y reflexión del autor, a partir del trabajo de estudio realizado con base en la gran preocupación respecto de las normas nacionales de tránsito y la falta de responsabilidad social que existe en cuanto a dicha regulación, por parte de las autoridades competentes y de la comunidad en general. Inicio de investigación: 2007.

** Abogado y Politólogo de la Universidad de Antioquia, miembro de L&M Consultores en riesgos y seguros; docente de la Universidad de Medellín y la Universidad EAFIT en el Doctorado en Derecho de Seguros. Uno de los más importantes personajes en el mundo del Derecho de Seguros, con una trayectoria de veintidós años en el sector asegurador que lo acreditan como experto en el diseño y análisis de pólizas y cláusulas de seguros con la óptica jurídica, así como en el estudio y presentación de siniestros incluidas las objeciones formuladas por las aseguradoras. Correo electrónico: jelo@epm.net.co.

5. La administración social del riesgo de accidentes de tránsito
6. Seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)
7. Posibles contribuciones para mejorar la cobertura del riesgo de tránsito
 - 7.1. La obligatoriedad de expedición del SOAT
 - 7.2. El riesgo del ablandamiento en la conducta de los agentes
 - 7.3. El ejercicio facultativo de la acción de repetición por parte de las aseguradoras
 - 7.4. La laxitud asegurativa del amparo patrimonial
 - 7.5. La estipulación de garantías en el seguro voluntario
 - 7.6. Hacia una póliza multirriesgo de vigencia unificada

“No hay muchos caminos, sino uno solo, que se extiende a lo ancho y a lo largo de nuestro vasto planeta. Cada uno de nosotros es responsable de un tramo de ese camino. Las decisiones que adoptemos o dejemos de adoptar en materia de seguridad vial podrían influir en última instancia en la vida de la población de todo el planeta, un solo camino, un mismo mundo”.

ROCHELLE SOBEL

Presidente de la Association for Safe International Road Travel, USA.

RESUMEN

Al analizar la vida social, ULRICH BECK llegó a la conclusión de que el hombre contemporáneo “convive” con riesgos que ya no se mueven en el plano de lo imprevisto, pues cada vez más fluyen de situaciones creadas por las formas de convivencia. Partiendo de esa noción, ALLAN MICHAEL LAVELL introdujo un giro conceptual y apoyado en sus premisas prefirió centrarse en las catástrofes, dentro de las cuales incluyó la siniestralidad de los vehículos a motor.

El tratamiento asegurativo mundial de este riesgo con variantes socializadas de transferencia se remonta a 1919, unas veces optando por la responsabilidad civil y en otras por el esquema de las pólizas de accidentes personales, como en el caso colombiano. Pero aún entre nosotros es posible cuestionar algunas formas operativas que desdican de los ingredientes coactivos hacia los causantes que dolosa o culposamente han incurrido en los daños o que, por la vía del facilismo optan por no sancionar (quien daña, debe pagar) a los responsables.

De ahí que nos inclinemos por retornar a la obligatoriedad de expedición del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (SOAT) por todas las aseguradoras que comercializan el ramo de automóviles, al tiempo que propiciamos la obligación de demandar por la vía de la acción de repetición a quienes hubieren atentado

contra la vida y la integridad personal a pasajeros y peatones y que propugnemos por terminar en los seguros voluntarios de automóviles con la laxitud asegurativa del llamado amparo patrimonial sin que eso afecte a la víctima del daño, lo que se complementa con una política de administración pre-activa de riesgos en los conductores mediante la estipulación de garantías, previa advertencia de que su incumplimiento no se convierta en un boomerang contra los afectados, lo que bien amerita una modificación legal para llegar hasta la visualización de una póliza multiriesgo de automóviles centrada en el SOAT y con vigencia unificada.

Palabras clave: Riesgo de tráfico, catástrofe oculta, transferencia, responsables, acción de repetición, póliza de seguro multiriesgo.

ABSTRACT

Analyzing social life, ULRICH BECK came to the conclusion that the contemporary man "lives" among risks that no longer move in the plane of the unexpected [unforeseen], because each time these risks surge more and more from situations created by the forms of cohabitation.

From this notion, ALLAN MICHAEL LAVELL introduced a conceptual turn and supported on his principles he preferred focusing in catastrophes [disasters], among which he included the claims history of the motor vehicles.

Treatment global insurance of this risk, with socialized options to transfer, goes back to 1919, sometimes opt for civil liability and other opt for personal accident insurance policies, as in the case of Colombia. But even here it is possible to question some operational ways that deny the coactive ingredients towards those responsables that whether fraudulently or culpably have incurred in damages or that, taking the easy way, choose not to punish (that who makes the fault must pay) those who are responsible.

Hence we are inclined to return to the mandatory expedition of the SOAT (compulsory insurance policy for traffic accidents) for every insurer that trade automobile insurance policies, while advocating the obligation to demand by the repetition action way to whom have had attempted against life and personal integrity to passengers and pedestrians and also advocating for an end to the insurance laxity of the patrimonial cover without it affecting the damage victim, which is complemented by a preactive risk administration policy in drivers by the stipulation of guarantees, with a previous warning that its violation doesn't become a boomerang against the affected ones, which warrants a legal amendment to get the visualization of a multi-risk insurance policy focused on the SOAT with a unified term period.

Key words: Risk of traffic, hidden catastrophe, transfer, responsables, repetition action, risk insurance policy.

INTRODUCCIÓN

Hace ya muchos años me encontré con la obra del profesor EDUARDO NOVOA MONREAL, catedrático y académico de número del prestigioso Instituto Chile, quien trasegó por diversas ramas del derecho antes, durante y después de que su país viviera la brillante época de los años 60 cuando, —entre otras realidades—, “la academia se volvió autocrítica y apuntó a la enseñanza legal con el objeto de superar la supuesta arritmia con que el derecho participaba en la marcha de la sociedad”¹.

Del mencionado jurista quiero destacar sus reflexiones sobre el papel del derecho frente a la sociedad y a sus diversos modelos de desarrollo, asunto que lo llevó a plantear hipotéticos interrogantes contrapuestos: es una mera herramienta para legitimar las diversas formas del poder o, —por el contrario—, ¿Es una expresión que anticipa el cambio, fundándose en el interés público? ¿Es una talanquera frente al futuro o es una plataforma de despegue que apunta a tutelar la persona humana como fin y no como medio, lo que de paso tendría su mejor expresión en la constitucionalización de los derechos fundamentales², como lo hizo en nuestro caso la Carta de 1991?

Para responder a esas disyuntivas el jurista chileno examinó por una parte los elementos que le quitan al derecho el poder dinamizador y acelerante frente al cambio social, impidiéndole ser un agente para el logro de tales objetivos. Y en ese sentido advirtió con una

1 SIERRA, LUCAS, (2002). “Derecho, cambio social y los juristas en Chile: De la estridencia de los 60 al silencio de hoy”. Borrador de discusión en el SELA, p.1.

2 FERRAJOLI, LUIGI, (2001). Este autor elaboró una magnífica sustentación de esta categoría de derechos, al identificar los cuatro criterios axiológicos con base en los cuales se determinan las opciones ético-políticas que hoy se consagran positivamente como derechos fundamentales. “Los fundamentos de los derechos fundamentales”. Editorial Trotta, pág. 52 y ss.

amplia solidez argumental, que aunque el estancamiento no es una nota intrínseca a la normatividad sí es una característica inherente a su formulación positiva, en vista de que el sistema mismo de las leyes escritas carece de la flexibilidad de los procesos imperceptibles y opera mediante saltos, mientras que la vida social evoluciona de manera fluida y constante, lo que no sólo los va alejando sino que posibilita, —¿O hace inevitable?—, que la ley marche a la zaga de los hechos sociales³.

El enfoque contrario le permitió plantearse la pregunta ¿Es el derecho un factor de cambio social? Y luego de argumentar en torno a su viabilidad, llegó a la conclusión de que

“las normas jurídicas son... el medio más eficaz y rápido para obtener de los seres humanos un comportamiento mínimamente compatible con una vida social que tenga en vista el mejoramiento de la sociedad y de los hombres que la forman y la creación de un ambiente que redunde en el bienestar de todos”⁴.

Enfrentados diariamente a esa doble posibilidad de concebir el derecho, es claro que sus cultores tenemos que escoger entre limitarnos a superponer las normas a los particularismos de los actos, las omisiones y los hechos, o acudir a la dinámica y al cambio que están inmersos en la cultura política de cada país, aunque a veces con una lentitud que los hace imperceptibles, para propiciar bruscas o serenas mutaciones preceptivas que interpreten o se ajusten a las nuevas realidades, enmarcándolas en el blindaje y la seguridad jurídica del Estado de derecho.

I. LA SOCIEDAD DEL RIESGO

Precisamente dentro de esa manera de enfrentar el abanico de situaciones cambiantes, el derecho ha visto que la responsabilidad civil es el instrumento más adecuado para conservar el equilibrio entre los intereses jurídicamente tutelados de las personas frente a la problemática que se genera por las acciones y omisiones recíprocas, pues su desarrollo conceptual y normativo ha intentado responderle a los conflictos de relación de cada época, hasta llegar a un presente que está signado por la recurrente actualidad de acontecimientos dañosos de distinta naturaleza y proporciones⁵.

En ese contexto, hoy se considera que vivir y convivir con los peligros es una forma normal de vida, —y de muerte—, a tal punto que muchas de sus expresiones, entre ellas el riesgo del tránsito automotor, se han incorporado a la llamada “sociedad de riesgo

3 NOVOA MONREAL, EDUARDO, (1981), *El derecho como obstáculo al cambio social*. Siglo XXI Editores.

4 NOVOA MONREAL, EDUARDO, (1987), *Instrumentos jurídicos para una política económica avanzada. ¿El derecho como factor de cambio social?* Ediciones Depalma, pág. 8.

5 SANTOS BALLESTEROS, JORGE, (1996), *Instituciones de responsabilidad civil*, t. 1. Pontificia Universidad Javeriana, pág.13.

global”, expresión que acuñó, junto con la teoría que la respalda, el filósofo y sociólogo alemán ULRICH BECK⁶, para quien “los peligros forman parte de los hábitos normales de consumo...(mientras que otras veces)...se exteriorizan como síntomas sólo después que se combinan para formar una masa crítica”⁷. Esta concepción lo llevó a expresar que los hombres de hoy no sólo se enfrentan a riesgos creados socialmente, sino que su eventual ocurrencia hace peligrar la supervivencia de la humanidad como especie, frente a lo cual sólo queda propugnar por una utópica modernidad responsable o “segunda modernidad”⁸, bajo cuyos preceptos transcurre un presente de filo de navaja que, como tal, ha merecido el nombre de “Siglo del Riesgo”.

Pero como suele suceder con las hipótesis y formulaciones sociales, hubo quienes se apoyaron en los postulados de BECK para ampliar su horizonte conceptual sin pretender cambiar la esencia de su pensamiento original, destacándose entre ellos el británico ALLAN MICHAEL LAVELL⁹ quien, luego de recordar que en el mundo de los riesgos “la probabilidad de daños y pérdidas, es un concepto fundamental que supone la existencia de dos factores: amenazas y vulnerabilidades”¹⁰, encontró que ellos pueden brindar “una conveniencia analítica que simplifica la realidad dinámica y dialéctica encerrada en la interpretación de ambos”¹¹. Y como paso siguiente, valiéndose de un diagrama de PARETO, consiguió relacionar las amenazas y los riesgos con la distribución de la población, basado en la evidencia de que tanto ésta como la economía son en la actualidad predominantemente urbanas, a tal punto que tan sólo en América Latina más del setenta y cinco por ciento de sus habitantes se encuentran en espacios de tales características¹².

Con ese equipaje analítico, y sin apartarse de los planteamientos de BECK sobre la noción del riesgo social global, LAVELL optó por darle una nueva lectura a la noción de “desastre” expuesta por aquel, y sin forzar la lógica de sus conceptos prefirió hablar de “amenazas globales sociales”. De esta manera pudo incorporar a su discurso, según sus propias palabras, “una serie creciente de eventos físicos que afectan a las ciudades, que,

6 Nacido en Slupsk, Alemania, en 1944. Estudió sociología, filosofía, psicología y ciencia política en Friburgo y Munich. Se doctoró en 1972 y además de sus cátedras en las universidades de su país, es docente de London Schoos of Economics. Sus reflexiones sobre el riesgo global fueron inicialmente expuestas en 1998.

7 BECK, ULRICH, (2002), *Irresponsabilidad organizada, poder y riesgo*. GSS. Recuperado en www.iigov.org págs. 2 de 3.

8 BECK, ULRICH, (2002), *La sociedad del riesgo global*. Siglo XXI. Es de advertir que el término “segunda modernidad” había sido inicialmente utilizado por BECK en 1998 en su “Manifiesto Cosmopolita”, publicado por primera vez en inglés en marzo de 1998.

9 Master y PhD en Geografía Económica de la Universidad de Londres y coordinador de las más importantes investigaciones sobre desastres en las diversas regiones de América Latina.

10 LUNGO, MARIO, (2002), *Riesgos urbanos* (compilación). Istmo Editores, pp. 17-28.

11 LUNGO, MARIO. *Mario Lungo, op. cit.*, pp.17-28.

12 LAVELL, ALLAN, (2004), *Desastres urbanos: una visión global*. Recuperado en abril de 2004 en www.riadel.cl /abril 2004.

—aunque aparentan ser naturales—, son creados por la intervención humana”¹³, y al hacer el correspondiente inventario logró conformar cuatro grupos de tales amenazas, —las naturales, las sionaturales, las tecnológicas y las sociales¹⁴—, incluyendo en las dos últimas la siniestralidad vial de los vehículos a motor.

La variante adoptada por LAVELL se distancia entonces de BECK en que no exige que se trate de acontecimientos extraordinarios o repentinos y en que califica con la misma peligrosidad de aquellos a la acumulación repetitiva de daños que, —a la manera de una zapa—, van erosionando la vida social y las condiciones normales de existencia. Y a partir de tales datos logra concluir que sus consecuencias, si se consideran acumulativamente catastróficas, deben ser determinantes para darle relevancia a la causa de tales hechos en lugar de proceder a la inversa, o sea que el valor adquiere significación por la incidencia acumulada de lo que se destruye, sin centrarlo, como se haría con una visión catastrófica puntual, en el evento que origine la destrucción.

Eso quiere decir que cualquier eventualidad que provenga de la naturaleza o del comportamiento interpersonal como expresión mínima de lo social, será una catástrofe en cuanto pueda desembocar en una situación registrada, interpretada y documentada con un baremo antropocéntrico cuya peligrosidad no tiene que provenir de una ruptura instantánea y aislada del equilibrio de las condiciones, sino que admite también que el daño provenga de la erosión y deterioro constantes que van consumiendo al cuerpo social o a la misma naturaleza.

Lo importante es procurar que la detección, análisis y ponderación de esas situaciones se conviertan en la caparazón de la cultura misma, —cada sociedad enfrenta sus propias catástrofes—, para que fluyan dentro de una operación semántico-cognitiva que al estar inmersa en el acontecer, vaya formando defensas en el cuerpo social con miras a convertir las rutinas de hábitos y costumbres¹⁵, cuyo aprovechamiento dependerá de que se traten con la prioridad y profundidad requeridas en la escala de los valores vigentes, incluida la misma supervivencia. Esto, trasladado a la metodología de LAVELL, permite una visión agrupadora de las amenazas sociales globales, en la que, a vía de ejemplo, caben tanto la peste bubónica o “peste negra” ocurrida en Europa occidental a mediados del siglo XIV como los accidentes de tránsito del presente, situaciones que aunque son claramente diversas habrían recibido, como lo hizo la Organización Mundial de la Salud (OMS) con los últimos, una idéntica calificación de

13 Esta lectura es en esencia similar a la dada por JONATHAN GLOVER, para quien “Los desastres son el producto de la interacción de individuos que no se entienden entre sí y que se temen unos a otros” como fruto del “radical aislamiento ético propio del individualismo desesperado”, lo que en el fondo expresa una oposición interpersonal y casi egoísta de intereses que se traduce en optar por desplazar los riesgos hacia los demás, asumiendo irracionalmente la lógica del avestruz. - Seguridad Sostenible. Colección del IIGE, julio 2002.

14 LUNGO, MARIO, *op. cit.*, pp. 17-28.

15 LOZANO ASCENCIO, CARLOS, (2002), *La cultura del Riesgo Global a las Catástrofes*. Comunicación presentada al VII Congreso Iberoamericano de Comunicación (IBERCOM). Maia, Oporto, Portugal, pág. 4.

epidemias, cuyo manejo y tratamiento estaría en ambos casos en cabeza de la salud pública¹⁶.

Con el soporte de las anteriores reflexiones nos proponemos llamar la atención sobre el riesgo vial y sobre la responsabilidad que él apareja para el Estado como expresión social y para los seres humanos en su individualidad, pues su poder destructor se ha convertido en un campo minado de tal peligrosidad, que su análisis ha pasado a tener una prioridad que convoca a diversas disciplinas, entre ellas la sociología, la medicina, la filosofía y la ética, así como la economía y obviamente el derecho.

2. UNA CATÁSTROFE MUNDIAL OCULTA

Tal vez porque el nomadismo nos viene desde la prehistoria, las diversas culturas conservan desde sus orígenes la memoria y leyendas de los viajes del hombre, bien para explorar en busca de alimentos, agua o mejores pastos, ora para ensanchar conquistas guerreras —promover, aceptar desafíos o huir— cuando no para sobrepasar los linderos hacia lo desconocido.

Desde entonces el ser humano se enfrentó no sólo a múltiples peligros sino al reto permanente de vencer la fatiga, la inseguridad, las distancias y el tiempo, hasta convertir sus medios de transporte en elementos diferenciales de los pueblos que al desplazarse ampliaban y extendían su geografía, conservando un núcleo político que les permitía arraigar y mantener su señorío. Esto se repitió durante centurias monótonas en las que la rueda, —esa creación que se remonta al neolítico—, las embarcaciones primitivas y la domesticación instrumental de algunos animales, fueron los compañeros itinerantes del hombre en la tierra firme, los mares y los ríos.

Tan solo en el siglo XVIII se empezó a dar el paso gigantesco de la transformación instrumental de la energía¹⁷, al adaptar la máquina de vapor a la tracción de la locomotora

16 OMS. Estrategia Quinquenal de la OMS para la Prevención de Lesiones por Accidentes de Tráfico. Ginebra, Suiza. 26-27 de abril de 2001. Ver igualmente, Informe Mundial sobre la Prevención de Traumatismos Causados por el Tránsito. Publicación conjunta de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial (BM), 7 de abril de 2004.

17 Valiéndose del concepto de “marcado equilibrio” de la biología evolutiva, LESTER C. THURLOW explicó así esa transformación instrumental: “En la historia del hombre son manifiestas las épocas de marcado equilibrio. Si bien los ejércitos de Napoleón aparecieron casi dos mil años después de los de Julio César, los primeros no lograron avanzar más rápidamente que los del caudillo romano, pues ambos dependían de los caballos y los carruajes. Pero 70 años después de la muerte de Napoleón, los trenes de vapor podían alcanzar velocidades superiores a 180 kilómetros por hora”. THURLOW, LESTER C., (1996). “*El futuro del capitalismo*”. Editorial Ariel, pág. 15.

y del buque, pero a pesar de que el francés CUGNOT inventó el primer automóvil movido por ese medio en 1769, el salto cualitativo se dio cuando la primera fue sustituida por la versatilidad de la máquina compacta de combustión interna, patentada por el ingeniero francés ETIENNE LENOIR en 1860. Irrumpió entonces el vehículo automotor, cuyo origen todavía se lo disputan Inglaterra, Alemania y Estados Unidos, con RICHARD TREVITHICK, GOTTLIEB DAIMLER y los hermanos DURYEY como protagonistas en sus respectivos países, dándole origen a la manifestación casi artesanal de la inventiva acumulada que se popularizó en los albores del siglo XX, a raíz de que en los Estados Unidos se incorporó la producción de automotores al proceso industrial como respuesta al crecimiento poblacional, a la concentración en las grandes ciudades y al diseño vial para las nuevas formas de comunicación terrestre, lo que al mismo tiempo transformó la infraestructura y la fabricación de medios de transporte para las personas, los bienes y la prestación de servicios.

Pero el avance exponencial que combinó la velocidad con el acortamiento de las distancias tuvo su mejor aliado en la eficiencia del rendimiento funcional, mecánico y técnico de los vehículos, catapultado desde mediados del siglo pasado por la informática y por el desarrollo científico ligado al uso y consumo de los combustibles. Esto generó obvias modificaciones en el medio ambiente y en la seguridad física y mental de todos los actores; —incluidos los peatones, con un paradójico papel de extras—; y puso de presente de manera irónica el contraste repetido de aquellos avances que, al desarrollarse, desencadenan unos riesgos no previstos ni dimensionados en sus justas proporciones por quienes conciben y utilizan los objetos materializados por la inventiva, exponiendo al hombre a las lesiones que son consecuencia de la transferencia de energía que generan¹⁸.

18 El médico norteamericano WILLIAM J. HADDON, considerado el padre de la protección de las lesiones, aplicó los principios de la física a los accidentes y a sus resultados y como fruto de su trabajo diseñó la matriz que lleva su nombre, para combinar las tres fases temporales de un siniestro, (antes, durante y después del mismo), con los que él llamó factores del triángulo de enfermedad o lesión, (huésped, agente y ambiente). En la fase previa al siniestro, la energía está aún bajo control, e incluye factores que contribuyen a la probabilidad del accidente. En el episodio, o segunda fase, se libera descontroladamente la energía y se puede producir el daño cuando su cantidad supera el límite de tolerancia de la víctima; y en la tercera fase, o fase posterior, se incluyen todos los factores que afectan el resultado después del siniestro, pudiéndose mejorar o empeorar el resultado. —En consonancia con su modelo definió la lesión como “un suceso dañino, producido por una transferencia de energía que supera los límites tolerables por el cuerpo... (y que)...puede ser física, mecánica, química, térmica, eléctrica; o resultado de la radiación”. FORERO, SANDRA SOFÍA *et al.*, “Prevención de lesiones: una estrategia de salvación para la sociedad moderna”. Recuperado en Universidad Nacional de Colombia. www.scare.org.co/info-cientifica págs. 3 y 5 de 9.

El resultado de una mezcla tan explosiva de amenazas no se hizo esperar¹⁹, y mientras en el año 1900 los accidentes de tránsito no aparecían en las estadísticas de mortalidad²⁰, diez años después, apenas introducido el automóvil, se empezó a incrementar la siniestralidad del transporte terrestre, como fruto de que la motorización masiva de USA se extendió a los países desarrollados de entonces. Mirado con otra perspectiva, mientras que en esa época la actividad no motorizada y ferroviaria cobró menos de 1.200 víctimas mortales en Inglaterra y Gales, el incipiente automotor ya causaba unas 400 muertes, elevándose esa cifra a 3.722 peatones en 1930. Y adicionalmente, después de ocurrida la Segunda Guerra Mundial, en cuyos resultados fue evidente el protagonismo estratégico del vehículo automotor, los países que vivieron la economía de la reconstrucción contabilizaron en los años cincuenta, —y sólo por esa causa—, cientos de miles de víctimas.

No obstante, el mayor detonante del riesgo automotor se presentó cuando los países de África, Asia y América Latina optaron también por la vía del transporte motorizado particular, tras la imposición de indicadores de progreso que incluían e incluyen en su canasta mediciones tan cualitativamente cuestionables como “vehículos por habitante” o “vehículos por kilómetro de carreteras construidas”, mientras que en sus empobrecidos presupuestos apenas sí aparece una asignación incipiente para atender la seguridad y el mantenimiento de sus redes viales, frente a la evidente carencia de un sistema eficiente que garantice proactivamente el estado y la operación de los automotores, la idoneidad de los conductores y la exigencia eficaz en lo que atañe con el cumplimiento de las normas de circulación en todos sus aspectos.

Las consecuencias fueron penosamente obvias y los estudios, incluidos los estadísticos, aportaron resultados tan explosivos que la siniestralidad vial, como ya lo hemos mencionado, se trasladó al campo de la salud pública con connotaciones de una pandemia²¹. Por eso, y en aras de su consistencia, la OMS le está dando el tratamiento de una urgencia, con las implicaciones que se derivan de tal concepto, ya que prioriza su atención y exige un manejo científicamente sólido y cuantificable de los eventos de accidentalidad, sus causas y sus consecuencias, segmentando las diversas variables que pueden ser relevantes para el caso, entre ellas el sexo y edades de sus protagonistas, su educación y estado físico

19 El primer caso registrado de traumatismo en el que participó un vehículo a motor fue el de un ciclista en la ciudad de New York el 30 de mayo de 1896 y el primer caso registrado de muerte causada por un vehículo de motor se dio en Londres el 17 de agosto del mismo año. Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito: Resumen/Editado por MARGARET PEDEN (y otros). OMS 2004, pág. 11.

20 HUMBERTO GUANCHE *et al.* Efecto del alcohol en la capacidad de conducción de vehículos automotores, www.imbiomed.com.mx/1/1/articulos

21 El enfoque de salud pública para la prevención de las lesiones causadas por el tránsito se basa en pruebas científicas. Recurre a conocimientos de medicina, biomecánica, epidemiología, sociología, ciencias del comportamiento, criminología, educación, economía, ingeniería y otras disciplinas. Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito: Resumen/Editado por MARGARET PEDEN (y otros). OMS 2004, pág. 4.

y mental, los días, horas y sitios en que ocurren los accidentes, las características de la infraestructura vial, los vehículos implicados y en general todos aquellos aspectos que faciliten conclusiones con base en la evidencia, a manera de insumos que sirven para definir las políticas, medidas y conductas que con el tiempo se deben convertir en hábitos sociales y particulares que combatan ese flagelo.

Como expresión de esa preocupación global, ya en junio de 1998 la doctora ASTRID HEIBERG, Presidenta de la Federación Internacional de la Cruz Roja y el Creciente Rojo, al presentar en Nueva Delhi su Informe Mundial de Catástrofes, formuló un llamado especial de alerta sobre los accidentes de tránsito, no vacilando en llamarlos la “catástrofe oculta” del planeta, por cuanto preveía que, de seguir con su ritmo devastador, las muertes producidas en tales circunstancias ocuparían en el año 2020 el tercer lugar entre todas las causas de muerte e incapacidad en el mundo²². Y como una expresión de identidad con tales planteamientos, la OMS diseñó en Suiza entre el 26 y 27 de abril de 2001 su Estrategia Quinquenal para la Prevención de Lesiones por Accidentes de Tránsito (LAT), incluyendo en ella la estimación de que las víctimas mortales por esa causa ascenderían a 8.4 millones en aquel año, lo que las convertía en la causa principal de muerte por traumatismos²³.

En adición a ese análisis, y como la repercusión económica es un criterio que prima en nuestro tiempo para apreciar la importancia de un problema, —sin que eso implique una adhesión personal a tal jerarquía de valores—, es oportuno transcribir lo que al respecto consignó la OMS en uno de sus ya mencionados estudios especializados:

“En términos económicos, —dice el informe—, se calcula que el costo de los traumatismos causados por choques en la vía pública representa aproximadamente el 1% del producto nacional bruto (PNB) en los países de ingreso bajo, 1,5% en los países de ingreso medio y 2% en los de ingreso alto. En el ámbito mundial, los costos estimados por choques en la vía pública se han estimado en US\$ 518.000 millones, de los cuales US\$ 65.000 millones corresponde a los países de ingreso bajo. Esta cifra excede la cantidad anual total que reciben por asistencia para el desarrollo. Además es posible que los costos estimados para los países de ingresos bajos y medios estén considerablemente subvaluados. A partir de los datos y técnicas de medición más abarcativos, se ha calculado que solamente en los países de la Unión Europea (UE), los costos anuales (tanto directos como indirectos) de los traumatismos causados por choques en la vía pública —que representan 5% de la mortalidad mundial— exceden los 180.000 millones de euros (US\$ 207.000 millones). En los Estados Unidos, se ha estimado que en el año 2000 los costos en términos de capital humano de los choques en vía pública fueron de US\$ 230.000 millones. Si se hicieran estimaciones

22 ESTEVAN, ANTONIO, (2003), “Los accidentes de automóvil: una matanza calculada”. Recuperado en el año 2003 en: <http://www.iigov.org/seguridad/> 2003, pág. 3 de 8.

23 OMS. Estrategia Quinquenal de la OMS para la Prevención de Lesiones por Accidentes de Tráfico. Ginebra, Suiza. 26-27 de abril de 2001.

comparativas de los costos directos e indirectos de las colisiones vehiculares en los países de ingreso bajo y medio, el costo económico mundial con toda probabilidad excedería la estimación actual de US\$ 518.000 millones”²⁴.

3. LA ASIMILACIÓN CULTURAL DE LA CATÁSTROFE

El ablandamiento ético frente a las muertes causadas por los vehículos a motor y las explicaciones fáciles de que esas son las ofrendas propiciatorias que se deben presentar en el altar del progreso, —cuando no en el de un frío determinismo—, han merecido toda clase de reflexiones, entre las cuales bien vale la pena recurrir nuevamente a ROXANA KREIMER, cuya explicación, novedosa e inteligente, tiene claros tintes surrealistas:

“La falta de percepción de las muertes y de los accidentes, —dice la filósofa argentina—, obedece en parte a que el automóvil refleja la confianza moderna en la prístina conciencia, doctrina que presupone un individuo infalible, dueño absoluto de su conciencia y sus representaciones. Si se presupone un sujeto de conciencia absolutamente “clara y distinta”, el accidente no aparece como una posibilidad suscitada por rasgos intrínsecos a la conducción de vehículos sino como un desvío, como una instancia extraña a la naturaleza del conductor. La confianza en el sistema experto hace que los accidentes se inscriban en el registro del desvío, y que toda reflexión en torno a ellos comience y termine en la disciplina vial”²⁵. Y casi a renglón seguido, tras explicar cómo la normatividad que prevalecía en la época en la que reinaba el ferrocarril, le asignaba a ese medio de transporte la carga de la prueba en materia de responsabilidad, agrega que “Hoy se ha impuesto, por el contrario, la concepción de que el peatón no sólo ha de adaptarse al tráfico sino que es responsable de las infracciones cometidas contra la disciplina vial”²⁶.

Por eso no es extraño que ante ese paisaje siniestral, podamos concluir que en materia de accidentes de tránsito actuamos con la “irresponsabilidad organizada” que reconoce, casi con estoicismo, que asistimos a una catástrofe o a una amenaza social global, —según acudamos a BECK o a LAVELL—, cuyas víctimas han llegado a superar las cifras de las bajas de una guerra sangrienta, pese a lo cual las miramos con la liviandad y el determinismo de lo inevitable, en contravía con los postulados garantistas que el nuevo constitucionalismo exige del Estado y de los mismos particulares cuando las conductas ciudadanas violan personal y colectivamente el derecho a la vida y a la salud en el escenario de esa matanza que se produce bajo las ruedas motorizadas.

24 Informe Mundial Sobre la Prevención de Traumatismos Causados por el Tránsito. Publicación conjunta de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial (BM), 7 de abril de 2004, pág. 6.

25 KREIMER, ROXANA. *El automóvil como emblema de la subjetividad moderna*, Recuperado en: www.etica.org.ar/freimer.htm. pág. 1 de 3.

26 KREIMER, ROXANA, *op. cit.*, pág. 1 de 3.

Frente a tal situación, es comprensible la actitud de quienes han acompañado a los científicos e investigadores en la búsqueda de modelos que la intervengan. Y entre ellos, retomamos el trabajo de WILLIAM J. HADDON quien en 1970 expuso su teoría de que la circulación vial es un sistema “hombre máquina” que está mal concebido, pues al no ser sincrónico carece de un tratamiento sistémico integral que cobije conjuntamente a las fases temporales con el triángulo de la lesión. Con ellos diseñó la matriz que lleva su nombre, compuesta por nueve celdas que le brindan la información requerida para evaluar la probabilidad de que se produzca el evento, bagaje que le aportó a la investigación siniestral el valioso insumo metodológico de una especie de mapa de riesgos que facilita el diseño de estrategias activas y pasivas centradas en la educación, el régimen sancionatorio e inclusive la ingeniería²⁷, con el fin de “provocar un cambio de los conceptos, actitudes y conductas en una parte de la sociedad identificado previamente”²⁸.

En ese contexto, estas reflexiones se orientan a procurar que se tome conciencia sobre la situación global de ese riesgo, para que el derecho, de cara a los valores del presente, aporte estrategias que propicien o induzcan un cambio en las reglas jurídicas de los siniestros de tránsito que comprometen la vida o la integridad física y mental de los ciudadanos, para que el respeto a los derechos fundamentales, particularmente los de primera generación, no se quede en una retórica formalista y cuente con los instrumentos legales que se requieran para implementar herramientas lógicas, eficaces y oportunas, en coherencia con la jerarquía normativa que estableció la Constitución de 1991.

4. LA CATÁSTROFE OCULTA EN COLOMBIA

Guardadas unas proporciones que sin duda no nos favorecen, nuestro país no es ajeno a esa catástrofe oculta del planeta, pues acompaña a Estados Unidos, Brasil, México y Venezuela en el doloroso quinteto de las naciones de América que son líderes en esa causa de mortalidad²⁹, si bien Colombia se destaca negativamente cuando se repara que cada uno de sus otros integrantes tiene un parque automotor circulante más denso que el nuestro.

Por otra parte, conviene precisar que al examinar la evidencia simple y llana de nuestra estadística oficial y privada y utilizando los criterios del economista norteamericano FRANK KNIGHT, —para quien los riesgos están constituidos por eventos en los que los cálculos probabilísticos se alimentan con los datos del conteo y registro de lo ocurrido, para un insumo estadístico que proviene de la realidad y de las observaciones concretas que aportan medidas de prevención, mientras que las incertidumbres, en cuyos terrenos campea la precaución,

27 Ver nota 19.

28 Secretaría de Transportes y Tránsito de Bogotá. -Seguridad vial y medidas de gestión-. En www.transitobogota.gov.co

29 Informe OMS abril 2004.

fluyen de las meras posibilidades y por lo tanto, escapan de la evaluación objetiva, en vista de que se nutren de situaciones meramente hipotéticas que se desprenden de la simulación racional de causas y efectos—³⁰, el tratamiento de la siniestralidad del tránsito en Colombia debe tener conciencia de que se está actuando en el plano de los riesgos y no de las incertidumbres, con las implicaciones que eso tiene.

Para resaltar la gravedad de lo que vive la sociedad colombiana en materia de accidentes de tránsito, bien podemos compararla con una dolorosa situación doméstica. Hace un poco más de 20 años, —con mayor precisión el 13 de noviembre de 1985—, nuestro país y el mundo fueron testigos del desastre de Armero, en el que murieron 25.000 personas y quedaron 20.611 damnificados y heridos, para un doloroso total de 45.611 víctimas directas. Fue un desangre masivo inmediato causado por una catástrofe de la naturaleza, frente a la cual no es del caso acudir a las discusiones y reflexiones retrospectivas sobre el manejo de sus antecedentes, su adecuada previsión y la calidad y oportunidad de la intervención que se hizo en su oportunidad.

Frente a ese hito, considerado como la mayor tragedia colectiva en nuestro país, el Instituto Nacional de Medicina Legal reporta que en los diez años que se extienden de 1995 a 2004, fallecieron 67.410 personas en accidentes de tránsito, lo que permite decir que, frente a ambos referentes, padecemos un desangre colectivo por la accidentalidad del tránsito que proviene de una hemorragia interna y gota a gota del cuerpo social, que no sólo no termina todavía sino que tiende a agudizarse.

Pero es más. Entre la catástrofe de Armero y la catástrofe oculta de la doctora HEIBERG existe por lo menos una diferencia abismal: mientras en la primera actuó

30 Según el economista norteamericano FRANK KNIGHT, los riesgos rigen en el mundo de la probabilidad objetiva que puede contarse estadísticamente mediante el compendio de observaciones normalizadas, como los accidentes de tránsito, mientras que las incertidumbres son meras posibilidades que por serlo escapan a toda evaluación calculada. Esa distinción le permitió afirmar a HERMAN COUSY que “si la prevención fuera la prudencia característica de la época que se apoyaba en el conocimiento de los riesgos y que tenía confianza en la ciencia y la experiencia, la precaución sería la prudencia que se debe adoptar ante la incertidumbre”. Esto facilitó el surgimiento de la “nueva prudencia” que se compendia en el “Principio de Precaución”, incorporado formalmente en la Declaración de Río de Janeiro sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992, cuya vigencia entre nosotros se consagró en el Art.1º de la Ley 99 de 1993, referido a la política ambiental, concepto que fue desarrollado por la Corte Constitucional en su sentencia C-293/02, con ponencia del magistrado ALFREDO BELTRÁN SIERRA. Adicionalmente, ya la doctrina se está preguntando si ese principio puede llegar a permear los principios clásicos de la responsabilidad civil y de los seguros. (Por su importancia nos remitimos a El Principio de Precaución y sus Relaciones con el Derecho de Seguros de HERMAN COUSY, Revista *Ibero-Latinoamericana de Seguros*, nº 23, págs. 11 a 31, y El Principio de Precaución Frente a los Viejos Conceptos de la Responsabilidad Civil del doctor GONZALO FIGUEROA YÁÑEZ (en *Associació de Bioètica Dret de la Universitat de Barcelona*, 15 de octubre de 2002).

la naturaleza, los protagonistas de los accidentes de tránsito han sido los seres humanos. Esto es tanto como decir que si en Armero hubo un evento catastrófico que fue fruto del azar y por ende sin el concurso de la mano del hombre, la más benévola explicación sobre las razones del crecimiento constante de la siniestralidad vehicular, admite apenas la frívola y complaciente explicación de que la sociedad actual, —y en ella los protagonistas y responsables activos de esos siniestros—, optó por asimilar el fatalismo de esa amenaza, escogiendo de paso sus eventuales consecuencias³¹.

Finalmente, si para dramatizar la gravedad de la siniestralidad vehicular se lleva ese guarismo a una estadística horaria, se obtiene la aterradora evidencia de que en Colombia hubo 18 muertes diarias en el mencionado período, o sea una cada 78 minutos.

Y si se quiere acudir a otra forma aguda para calcular esa tragedia vital, basta con agrupar por edades las 5.271 víctimas de 2004, para concluir que las pérdidas de vida potenciales durante esa anualidad ascendieron a 163.015 años³².

5. LA ADMINISTRACIÓN SOCIAL DEL RIESGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

La inclusión de los vehículos en una canasta de bienes que marcaba la calidad de vida e inclusive el estatus dentro de la sociedad, desencadenó su propia problemática en el campo de la administración de riesgos, y por el nivel de exposición inherente a la actividad vial encontró una primera respuesta en el seguro privado en 1897, año en el que se suscribió la primera póliza en el ramo de automóviles en los Estados Unidos, diseñando un clausulado que se inspiró precisamente en la que ya existía para el carruaje de caballos.

A partir de ahí, el camino seguido en el tratamiento de los daños causados por los automotores ha sido accidentado, pues su enfoque inicial se basó en un contexto cultural en el que muy probablemente se dio por sentado que la propiedad y la conducción de esos vehículos eran una mera prolongación del ejercicio de un poder socialmente reconocido a los jinetes y a los capitanes de barco —guerreros o no— respecto a los peatones, a los pasajeros y a las naves menores.

No es de extrañar entonces que con ese precedente, durante los albores y consolidación del auge vehicular se le exigiera a los ciudadanos que convivieran con ese riesgo, exaltándolo a la categoría de una imprescindible forma de vida que se alimentó con la incesante multiplicación de los automotores en las rutas y las calles y con la

31 Para enfatizar sobre la distinción entre lo imprevisible y el conocimiento que deja la experiencia, nos valemos de la licencia de combinar la interpretación que LOZANO ASCENCIO le da a las catástrofes que suceden en contextos históricos determinados y que permiten su capitalización en un momento concreto, con la noción de las ya mencionadas amenazas sociales globales de LAVELL. CARLOS LOZANO ASCENCIO, *op. cit.*

32 Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. 2005.

fatalista e inevitable exposición de vidas y de bienes³³. En ese escenario, la respuesta por los daños causados con ocasión del tránsito se basaba exclusivamente de las nociones del dolo o de la culpa, con una innegable carga valorativa que favorecía a los conductores y dueños de los vehículos³⁴.

Pero más allá de los esquemas asegurativos y ante la falta de respuestas ágiles y expeditas para enfrentar la repetida evidencia de los daños derivados del sistema de tránsito, empezó a tomar cuerpo un enfoque jurídico que buscaba superar la discusión particular sobre la individualización de la responsabilidad y al centrarlo precisamente en el riesgo automotor, lo convirtió en el prototipo de su desarrollo y evolución. A este respecto, no fue una mera coincidencia que el debate que se dio en Francia en 1930 entre la responsabilidad subjetiva y la teoría del riesgo, —cuyo fruto fue el despegue y conceptualización institucional de la responsabilidad objetiva—, tuviera como guión el accidente de tránsito en el que la niña Lisa Jand'heur resultó lesionada por un camión de las Galerías de Belfort el 22 de abril de 1925³⁵.

Como complemento de ese paso, —cuya réplica en Colombia se conoce como la sentencia del joven Arnulfo³⁶—, se fue abriendo campo la idea de que para que la nueva noción de responsabilidad pasara de la entelequia a la eficacia, era fundamental que la indemnización de sus daños estuviera debida y oportunamente garantizada, bien fuera mediante la solvencia económica expedita del responsable o por lo menos por la vía de un respaldo que operara a la manera de un patrimonio autónomo destinado específicamente a la atención de esas eventualidades.

El traslado de esos requerimientos al campo de la siniestralidad vial le permitió a los estudiosos el diseño y puesta en práctica de unas medidas que obraran como mecanismos de apoyo para la aplicación de políticas de Estado³⁷ en esos aspectos tan sensibles para el bienestar general, con miras a cubrir no sólo lo relacionado con la atención e indemnización de los daños sino también las estrategias y medidas de prevención de los mismos, en procura de disminuir o por lo menos suavizar la ocurrencia y el resultado de los siniestros.

33 GHERSI, CARLOS ALBERTO, *op. cit.*, p. 162.

34 En el informe ya mencionado, la OMS, denuncia claramente que “En materia de seguridad vial, se ha considerado tradicionalmente que los choques suelen ser responsabilidad exclusiva de los usuarios individuales de la vía pública, pese a que pueden haber intervenido otros factores sobre los cuales ellos no tienen control, como el diseño de las carreteras o los vehículos”, *op. cit.*, p. 5. En el mismo sentido ver en ROXANA KRAIMER, El automóvil como emblema de la subjetividad moderna. www.etica-org.ar/kraimer.htm pág. 1 de 3.

35 SANTOS BALLESTEROS, JORGE, (1996), “*Instituciones de responsabilidad civil*”, t. 1 Fundación Cultural Javeriana de Artes Gráficas.- JAVEGRAF, pp. 25 y ss.

36 Sala de Casación Civil, Corte Suprema de Justicia, 14 de marzo de 1938.

37 www.soatecuador.info

Entre los mecanismos de apoyo que han merecido la mayor aceptación en el primer aspecto se destaca el establecimiento de regímenes asegurativos obligatorios³⁸ que tienden a proteger la integridad de las personas afectadas por un accidente de tránsito, o por lo menos la de los terceros diferentes del conductor, según el enfoque que se le dé al respectivo seguro³⁹.

La implementación de ese seguro en los diversos países no fue uniforme, ni necesariamente coincidió con la evolución francesa de la teoría de la responsabilidad, fincada en los principios del derecho romano. En efecto, ya en 1919 el Estado de Massachusetts en Estados Unidos formuló la propuesta de un seguro obligatorio de responsabilidad civil cuya adopción se dio en 1927, seguida por New York (1956) y Carolina del Norte (1957) y por la mayoría de los estados americanos a partir de 1970. En cuanto a otros países, vale la pena mencionar a Finlandia (1925), Noruega (1926) Dinamarca (1927), la India (1939), Japón (1955), España (1962)⁴⁰ y Filipinas (1974). Y en que toca con los países latinoamericanos, este seguro se fue institucionalizando desde mediados de 1990⁴¹.

-
- 38 A este respecto, el maestro ALFREDO ORGAZ expresó que “Es de prever, —dice aquel, que, con el creciente aumento de los riesgos, se llegará alguna vez— como en materia de accidentes de trabajo —a conceder la indemnización; (lo que) no será el efecto de una responsabilidad, sino una solución de asistencia social (repartición de riesgos), el seguro podrá llenar así sus fines propios”. ORGAZ, ALFREDO, (1970). *La culpa* (actos ilícitos). Editorial Lerner. Buenos Aires, pág. 188. Y a su manera, el maestro J. EFRÉN OSSA expresó una misma idea cuando escribió que “Nadie discute... la necesidad de una institución destinada a proteger a las víctimas de la circulación automoviliaria, (ya que) su fundamento político, jurídico y social es incontrovertible. Por lo cual no vale la pena ensayar su defensa. Ni parece haber duda de que el mecanismo técnico-económico más idóneo para darle vida es el seguro”. OSSA G., J. EFRÉN, (1998). *Vida y obra de un maestro*. Publicación de AIDA y ACOLESE, Editora Guadalupe, pág. 143.
- 39 Una de las diferencias más claras entre la aseguración centrada en los accidentes y la que tiene como eje la responsabilidad civil, es que mientras el seguro de accidentes ampara a todas las víctimas del daño, el de responsabilidad civil, —como es obvio—, descarta la cobertura para el conductor causante del mismo, pues no es jurídicamente viable invocar el amparo de responsabilidad civil para consigo mismo.
- 40 Atendiendo a lo dispuesto por la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo, tanto España como los demás países que integran la CEE han tenido que darle un tratamiento comunitario a este seguro, siempre bajo la modalidad de un seguro de responsabilidad civil que ampara a los terceros y a sus bienes.
- 41 ACCIARRI, HUGO A. *et al.*, “El seguro obligatorio de responsabilidad civil. Un ensayo sobre instituciones en mercados altamente imperfectos”. Recuperado en el año 2004 en: www.aaep.org.ar/anales/works/works2004/Acciarri-Castellano-Barbero.pdf

6. SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)

Con la óptica centrada en el riesgo social, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) surgió en nuestro país como un seguro obligatorio⁴² de accidentes y no de responsabilidad civil⁴³ al amparo de la Ley 33 de 1986⁴⁴ y su mejor justificación. Compartida en términos generales por otros tratadistas, entre ellos ANDRÉS E. ORDÓÑEZ⁴⁵, la brindó el maestro J. EFRÉN OSSA cuando manifestó que ese seguro pretendió ser una respuesta al interés común que reclamaba la protección de las víctimas o que por lo menos mitigara la azarosa proliferación de los siniestros viales, cuya ocurrencia estaba aparejada con el asombroso incremento del parque automotor⁴⁶.

El marco material de cobertura del SOAT se centró en los daños a las personas, dejando que otros seguros se ocuparan de las afectaciones en los bienes o las cosas, y para mantener su consistencia restringió sus prestaciones a los servicios médicos y quirúrgicos, la incapacidad permanente de las víctimas, su muerte, así como a los gastos funerarios y de transporte al centro asistencial. Además, anticipándose por partida doble a los desarrollos legales que se darían con base en la Constitución de 1991, plasmó en su estructura los principios de universalidad, integridad de las

42 En reciente y magnífica obra *El Seguro de Responsabilidad*, el jurista JUAN MANUEL DÍAZ-GRANADOS ORTIZ comenta cómo "Juan Perán Ortega distingue los seguros obligatorios (que además de ser de suscripción mandataria son altamente regulados en sus características, sumas aseguradas y primas) de los seguros de suscripción obligatoria, respecto a los cuales la intervención del Estado tiene menor intensidad, pues sólo se establece el aseguramiento obligatorio y, eventualmente, el valor asegurado, dejando a las partes la definición de las condiciones restantes". JUAN MANUEL DÍAZ-GRANADOS ORTIZ. *El Seguro de Responsabilidad*. Colección Textos de Jurisprudencia, Centro Editorial Universidad del Rosario, 2006, pág. 471.

43 A este respecto es ilustrativa la experiencia chilena, país que si bien en 1980 había optado por el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños corporales o materiales causados a terceros en accidentes de tránsito, viró hacia un seguro de accidentes personales mediante la Ley 18490 de 1986.

44 El doctor EDGAR BRICEÑO JARAMILLO, al escribir sobre este tópico expresa que "Este tema...en buena hora se introdujo al país por medio de la Ley 16 de 1970 y se ratificó posteriormente con la Ley 33 de 1986...". Salvo error de mi parte, considero que el autor debió querer escribir Ley 16 de 1979. Adicionalmente, en el mismo escrito expresa que la creación de ese seguro se habría remontado a la ya mencionada Ley 16 de 1979, lo que no aparece ni en el articulado ni en texto de esa norma. Seguros: Temas esenciales. MÓNICA JULIANA AHUMADA *et al.* Universidad de la Sabana 2003, p. 126.

45 *Op. cit.*, pág. 135.

46 OSSA G, J. EFRÉN, (1998). *"El Seguro de Responsabilidad Civil Automovilariaria en América Latina"*, en OSSA G, J. E. *Vida y obra de un maestro*. Editora Guadalupe Ltda. pág. 153.

prestaciones, solidaridad financiera y unidad de gestión propios del modelo general de seguridad social instaurado en 1993⁴⁷. Por último, y para blindar su estructura, se complementó el modelo con la obligatoriedad de expedición y suscripción del seguro (todas las aseguradoras), la obligación generalizada de aseguramiento (todos los vehículos automotores que circulen por el territorio nacional), la universalización de atención (todos los establecimientos hospitalarios y clínicos) y la cobertura general (todas las víctimas de los accidentes de tránsito).

Si bien algunos pretendieron centrar la especialidad de este seguro en su forzosa contratación⁴⁸, consideramos que su peculiaridad está signada por el papel que cumple para responder al riesgo social específico que procura atender, tal como se desprende de la enunciación que hace de sus objetivos el Decreto ejecutivo 663 de 1993, según el cual el SOAT procura la atención de los daños corporales de todas las personas, sin distinción entre peatones, pasajeros o conductores, el fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del sistema nacional de salud y su conversión en un instrumento difusor de la cultura del seguro.

Reafirmando la simplicidad y certeza del SOAT frente a otro tipo de seguros, el numeral cuarto del artículo 194 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF) establece que ni a las víctimas y sus causahabientes les serían oponibles excepciones derivadas de vicios o defectos relativos a la celebración del contrato o al incumplimiento de obligaciones propios del tomador, ni tampoco el dolo o la culpa grave del mismo o de quien condujere el vehículo con su autorización, si bien consagra en contrapartida que a la aseguradora le asiste el derecho de repetir contra el autor del daño que obrare en esas circunstancias⁴⁹, lo que será motivo de análisis en un aparte posterior de este mismo documento.

7. POSIBLES CONTRIBUCIONES PARA MEJORAR LA COBERTURA DEL RIESGO DE TRÁNSITO

Hecha la presentación sucinta del SOAT y como la eficacia de la protección asegurativa del riesgo de tránsito supone la confluencia del seguro obligatorio con el que voluntariamente suscriben los tomadores, bien vale la pena aportar algunas ideas que por lo menos sirvan como marco de discusión, análisis y reflexión en torno a esa propensión social siniestral que al agudizarse desafía las políticas públicas que de ella se ocupan.

47 VENEGAS FRANCO, ALEJANDRO, (1996). *"Cuestiones de seguros"*. Colombo Editores Ltda. pág. 112 y ss. En cuanto a su inclusión dentro del Sistema General de Seguridad Social en Salud, ella quedó consignada en el artículo 167 de la Ley 100 de 1993. Adicionalmente, el artículo 192 del EOSF consideró que sus cuatro objetivos se enmarcan en una función social.

48 Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Subsección B. MP LIGIA OLAYA DE DÍAZ, expediente 20000499, abril 26 de 2001.

49 EOSF. Art. 194, num.4.

7.1. La obligatoriedad de expedición del SOAT

Consideramos que por tratarse de un seguro obligatorio que sólo puede ser suscrito por la industria aseguradora, el SOAT debería haberse mantenido como un producto que obligatoriamente debe estar en el portafolio de todas las compañías que explotan el ramo de automóviles, como originalmente había sido dispuesto por el Art. 260 de la Ley 33 de 1986, lo que por lo demás fue una clara anticipación a la connotación de interés público con el que la Carta de 1991 revistió a la actividad aseguradora, lo que implicó unas claras obligaciones sociales⁵⁰.

Lamentablemente, durante el gobierno del doctor CÉSAR GAVIRIA su ministro de Hacienda RUDOLF HOMMES dio un paso atrás en la socialización uniforme de este riesgo, y en cierta manera desvertebró la unidad sistemática que rige la indemnización por los daños corporales causados en accidentes de tránsito, pues al amparo del decreto extraordinario 1032 de 1991 dejó sutilmente en libertad para operar el SOAT a las aseguradoras que comercializaban el seguro de automóviles, lo que de paso se tradujo en un beneficio para las que decidieron renunciar a la operación de dicho ramo.

La razón para esa afirmación es simple, pues al producirse un accidente de tránsito pueden concurrir para su atención tanto el SOAT como el seguro de responsabilidad civil, caso en el cual se presenta un traslape en la atención de la primera capa del siniestro. Y como no ha perdido vigencia el principio de que todo seguro es de mera indemnización⁵¹, en esos casos la cobertura de responsabilidad civil sólo comenzará una vez que se agoten los valores del seguro obligatorio⁵², convirtiendo esas sumas en amortiguadoras de los valores que se deben cubrir tal concepto. En este caso el SOAT cumple una función que en la práctica bien se puede considerar como un deducible de la póliza de responsabilidad civil, mientras que este seguro pasa a ser una cobertura en exceso del primero⁵³, generando en ambos casos una obvia economía para la suscriptora del

50 A este respecto, el maestro J. EFRÉN OSSA precisa que “La operación empresarial del seguro interesa al orden público, al orden social, a la seguridad jurídico-económica de los asegurados. J. EFRÉN OSSA, *op. cit.* pág. 4.

51 C. de Co. art. 1088. Con referencia a este artículo, sobre cuya interpretación hay una clara identidad de criterio de la jurisprudencia con la doctrina, basta con citar la autoridad del maestro J. EFRÉN OSSA cuando expresa que “salta a la vista el carácter imperativo de esta norma esencial al engranaje contractual de los seguros de daños, que “jamás” pueden ser origen de ganancia para el asegurado”. *Op. cit.*, pág. 127. Y como testimonio de continuidad doctrinal, acudamos a la reciente obra del doctor DÍAZ-GRANADOS: “El responsable debe indemnizar solamente el daño causado, sin que eso signifique ni empobrecimiento ni enriquecimiento de la víctima. La responsabilidad es eminentemente reparadora; no punitiva. *Op. cit.*, pág. 109.

52 Ese tratamiento se consigna hoy en una cláusula que ya es corriente en las pólizas de automóviles

53 CARLOS IGNACIO JARAMILLO y JUAN MANUEL DÍAZ-GRANADOS. Estos destacados juristas explican así la figura de la complementariedad del SOAT frente a la reclamación de responsabilidad civil: “Debemos mencionar dentro del sistema de reparación automática una modalidad

seguro voluntario que por disposición del numeral 4 del Art.193 del EOSF debe ser contemplada en la respectiva nota técnica.

7.2. El riesgo del ablandamiento en la conducta de los agentes

Es usual que cuando se analizan los contratos de seguros se centre el énfasis en la tipicidad de las reclamaciones y en el pago de los siniestros, desplazando a un segundo plano lo que tenga que ver con características aparentemente secundarias o laterales, entre las que bien vale la pena mencionar el ejercicio de la acción de repetición y la eventual subrogación hacia el causante del daño. Y esto podría mantenerse en un tono menor si no fuera porque a la sombra de esas disposiciones aparentemente inocuas se está fraguando y consolidando una cultura que erosiona la diligencia y el cuidado que deben mantener los agentes del riesgo, como sucede cuando se considera que el dolo y la culpa pueden ser tratados con tal generosidad que la gravedad y el tratamiento de su ocurrencia pueden quedar al arbitrio de la aseguradora.

En efecto, si se ocasiona la muerte o la lesión de una o más personas en un accidente de tránsito en el que el causante hubiere actuado bajo el influjo del alcohol o de cualquier otra sustancia psicoactiva, se estará frente a un siniestro que casi invariablemente contará con la presencia del dolo o la culpa del causante. Y es tal la entidad de tal calificación que existe una clara relación causal entre el uso de tales sustancias y los accidentes de tránsito, como lo consignó la Organización Panamericana de la Salud cuando en uno de sus estudios sobre el tema expresó que “alrededor de 130.000 personas mueren anualmente en las carreteras y autopistas de las Américas y más del 76% de esas muertes, es decir, unas 98.000, ocurren en las carreteras de Estados Unidos, Brasil, México y Colombia”⁵⁴, lo que fue igualmente avalado en otro estudio en el que se consignó que “el alcohol está relacionado con el 40-50% de los accidentes de tránsito”⁵⁵.

experimentada con éxito en algunos países de América Latina con fundamento en un seguro de accidentes personales. En ellas se prevén prestaciones cubiertas por un seguro obligatorio mediante el establecimiento de sumas predeterminadas para los daños a las personas, pero la víctima conserva su derecho de dirigirse contra el causante en aplicación de las normas de la responsabilidad civil, para solicitar la indemnización integral de los daños que no fueron materia de indemnización. Tal es el caso de los sistemas de Brasil (1974), Chile (1986), Colombia (1987) e India (1982)”. JARAMILLO JARAMILLO, CARLOS IGNACIO y JUAN MANUEL DÍAZ-GRANADOS, (1993). “*Armonización de los seguros de automóviles*”, Ponencia III Congreso Iberoamericano de Derecho de Seguros, Buenos Aires, en DÍAZ GRANADOS, *op. cit.*, pág. 391.

54 CARMONA DÍAZ, MÓNICA PATRICIA. Drogas y alcohol, ¿Por qué son tan peligrosas? www.dadiscartagena.gov.co

55 www.latinsalud.com

7.3. El ejercicio facultativo de la acción de repetición por parte de las aseguradoras

Frente a la evidencia de lo expuesto, es por lo menos preocupante la redacción del artículo 194 del EOSF, según el cual es facultativo para las aseguradoras el ejercicio de la acción de repetición contra los responsables del siniestro cubierto por el SOAT cuando el daño se hubiere causado con dolo o culpa grave, o en los casos en los que los tomadores del seguro hubieren incurrido en vicios o defectos en su contratación⁵⁶, licencia que cobijaría precisamente la muerte y las lesiones causadas bajo los efectos de sustancias psicoactivas incluido, claro está, el alcohol.

Se comprenderá entonces por qué criticamos que la acción de repetición quede reducida en esos casos a ser una facultad de la aseguradora, pues en buen romance eso le quita entidad a un daño que estuvo revestido de la especial peligrosidad del dolo o de la culpa, atentando contra los fines de interés público propios de la actividad aseguradora y contra las razones que se tuvieron para la creación y el funcionamiento del SOAT y por lo tanto del Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (FONSAT)⁵⁷. Adicionalmente, eso afecta también los recursos de dicho fondo, pues el Art. 199 del EOSF prescribe que las transferencias de los recursos que periódicamente le deben hacer las aseguradoras al Fondo de Solidaridad y Garantía (FOSYGA) deben equivaler al final de cada año por lo menos al cincuenta por ciento de los excedentes de operación del ramo, incluyendo en ellos los valores recaudados por las acciones de repetición que se han hecho efectivas por concepto de Otros Ingresos de Seguros, para utilizar el lenguaje del Plan Único de Cuentas (PUC)⁵⁸, lo que sólo se puede lograr si las aseguradoras procuran y consiguen diligentemente la recuperación de tales sumas, atendiendo al mandato perentorio que le impone la ley al FONSAT para que entable las mismas acciones cuando sean procedentes contra los responsables de los accidentes y para que también las ejerza contra las aseguradoras, si se establece que aquellos estuvieren asegurados⁵⁹.

56 EOSF art. 194 "... Con todo, la compañía aseguradora podrá repetir contra el tomador por cualquier suma que haya pagado como indemnización por concepto del seguro de daños causados a las personas en accidentes de tránsito cuando éste o quien esté conduciendo el vehículo en el momento del accidente, con su autorización, haya actuado con dolo, culpa grave o dentro de aquellas circunstancias en que el seguro adolece de vicios o defectos coetáneos a su contratación".

57 EOSF Art. 198.

58 Decreto 2878 de 1991, Art. 17. "Cálculo de los excedentes. Para el cálculo de los excedentes anuales de que trata el artículo 15 del decreto 1032 de 1991, se aplicará la siguiente metodología: Excedentes: Primas emitidas + Primas aceptadas – Primas cedidas y retrocedidas (interior y exterior) + resultado neto de reaseguro + resultado neto de reservas + Otros ingresos de seguros – Otros costos y egresos de seguros – Comisiones de intermediación + Ingresos financieros y otros ingresos – Gastos financieros y otros egresos".

59 Parágrafo del numeral 8, del Art. 244 de la Ley 100/93, modificadorio del literal c, numeral 4. del Art.199 del eosf.

7.4. La laxitud asegurativa del amparo patrimonial

Una cosa es que para ser consecuente con el claro propósito resarcitorio de las víctimas la ley haya permitido extender a la culpa grave la asegurabilidad de la responsabilidad civil⁶⁰, y otra muy distinta que al amparo de esa permisión se limite la gestión de la aseguradora contra quien causó el daño con conductas ética y socialmente nocivas, pues eso atenta —cuando menos— contra la función preventiva del riesgo y equivale a expedir una patente de corso que tendría como justificación no afectar “la capacidad patrimonial individual del agente generador del daño”⁶¹, lo que linda con la celebración de un convenio sobre un objeto o causa ilícitos, si no es que se está frente a un enriquecimiento marcado con iguales características.

Por eso, si bien consideramos que es sano mantener la cobertura del amparo o protección patrimonial para proteger a la víctima de un accidente de tránsito, no creemos que se deba extender a cubrir los daños que sufra el vehículo asegurado, pues el propósito de tal figura fue proteger a quien resultó perjudicado por el siniestro y no a su causante. Y como el espíritu de lo que se solicita no puede desdibujar la responsabilidad personal so pretexto de que el riesgo ha sido transferido, aceptamos que nuestra propuesta implica admitir el derecho de la aseguradora a subrogarse contra el conductor que hubiere dañado al tercero en tales circunstancias, sin que perdamos de vista que tal posición amerita una nueva lectura y una eventual modificación del Art. 1099 del Código de Comercio (C.Co).

Es posible que frente a lo expuesto se quiera invocar la noción tradicional de que con el seguro de responsabilidad civil se busca indemnizar la merma patrimonial que sufra el asegurado por atender su obligación resarcitoria, con lo que parecería antinómico pretender que la aseguradora pueda ejercer el derecho de repetición precisamente contra aquel en los casos en los que fuere responsable del siniestro. Pero afortunadamente frente a tal interpretación ya empezó a decantarse la noción de que este es un seguro medularmente centrado en la víctima, en especial desde que la Corte Suprema de Justicia, en fallo del 29 de junio de 2007, con ponencia del eminente jurista CARLOS IGNACIO JARAMILLO, afirmara, —refiriéndose precisamente a la Ley 45 de 1990—, que fue trascendente:

“la reforma efectuada al seguro de responsabilidad en la esfera patria. De estar antes afincado en el asegurado y en su patrimonio, así como de tener por fin cardinal la protección de uno y otro, pasó a ser un seguro medularmente centrado en la víctima y encaminado a repararle a ella el perjuicio que le hubiese sido ocasionado, tanto que se le erigió en beneficiaria de la indemnización, a lo que se agrega que el

60 Adviértase cómo, de por sí, eso implica admitir una graduación de culpas que tradicionalmente se niega para la responsabilidad civil extracontractual.

61 DÍAZ-GRANADOS, JUAN MANUEL, *op. cit.*, pág. 28.

seguro migró de ser un contrato a favor del asegurado para tornarse en un negocio jurídico a favor de terceros, fundamentalmente⁶².

7.5. La estipulación de garantías en el seguro voluntario

Ante la gravedad de la siniestralidad del tránsito se hace imperioso superar los modelos meramente indemnizatorios para propiciar que la póliza cumpla el papel de actuar frente al riesgo para controlar o por lo menos reducir una amenaza social global que, al tocar con los derechos fundamentales, afecta la vida e integridad física de las personas.

Como en este riesgo el nivel de exposición al daño se concreta en función de diversos factores⁶³, es necesario emigrar de los seguros resarcitorios hacia las pólizas de gestión dinámica para que la actitud del tomador o asegurado se oriente a la conservación del estado del riesgo, atendiendo tanto al comportamiento y estado del conductor como a la conservación del vehículo y sus partes por la vía de su mantenimiento, lo que se puede conseguir si se le incorporan a las pólizas de seguros aquellas exigencias contractuales por la vía de las garantías de conducta⁶⁴.

El objetivo de esas cláusulas, de particular utilidad e importancia cuando se trata de actividades peligrosas, es propiciar que los agentes generadores del riesgo sean preactivos y acuciosos cuando se active la probabilidad de un siniestro, en contraste con la actitud negligente, descuidada y carente de previsión, soportando esa estrategia con un control efectivo que admita tanto el monitoreo como el reporte periódico.

62 Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación civil, exp. N° 11001-31-03-009-1998-04690-01. Sentencia de 29 de junio de 2007. MP CARLOS IGNACIO JARAMILLO J. En el mismo sentido se pronuncia el destacado profesor argentino WALDO AUGUSTO SOBRINO quien, al analizar los seguros de responsabilidad civil frente a terceros, o "Third party insurance" afirma que "aquí debemos hacer una pequeña digresión previa, para determinar a favor de quien se contrate el Seguro de Responsabilidad Civil. Así, por un lado, se encuentra la doctrina clásica, que afirma que dicho seguro se contrata para proteger el patrimonio del propio asegurado; y, por otro lado, nos enrolamos nosotros en la otra postura (por ahora, con pocos adherentes en la doctrina vernácula), que entendemos que el seguro de responsabilidad civil, se contrata para proteger a la víctima, con la finalidad que el seguro cumpla la "función social" que reclamaba el genio de ISAAC HALPERIN. Artículo WALDO SOBRINO, 2003. "Las empresas aseguradas como consumidores de seguros.doc", 2003, págs. 16 y 17.

63 Recuérdese que en la matriz de HADDON sobre el riesgo vehicular se tienen en cuenta los factores humanos, el vehículo y su equipo y el entorno OMS, *op. cit.*, pág. 6.

64 "Es la promesa, vale decir la obligación que contrae el asegurado de hacer o no hacer (conducta positiva o conducta negativa) o de cumplir determinada exigencia" J. EFRÉN OSSA, *op. cit.*, pág. 361.

Aunque más de una vez aparece que la industria aseguradora ha sido tímida para valerse de ese recurso en los diversos ramos, incluidos los de vida y salud, no es utópico pensar en incorporarlas especialmente cuando se trate de las actividades peligrosas, para convertirlas en requisitos de suscripción y vigencia en consonancia con un contrato que es de tracto sucesivo.

Ese catálogo de posibles garantías debe mirarse en el marco de lo que la OMS llamó “el nuevo modelo” del enfoque sistémico del tránsito, en un reconocimiento expreso a los aportes de HADDON, tan reiteradamente mencionado en este trabajo. Su objetivo no se agota en el resultado de la siniestralidad de una póliza, sino que se proyecta socialmente para contribuir en la formación y consolidación de una cultura que genere los mejores hábitos y costumbres frente al riesgo, respaldado —como se ha dicho— en un control que se documente en bitácoras e historiales que sirvan objetivamente para verificar y evaluar no sólo las recomendaciones como tales, sino su nivel de urgencia y su oportuno cumplimiento, para ligar todo eso al precio de las tasas o de las primas, mediante bonos, descuentos, recargos o penalizaciones⁶⁵, lo que probablemente implique una reforma legal ante el tajante tratamiento de nuestro Código de Comercio.

Sin embargo, para que esta propuesta cumpla con la finalidad asegurativa de las víctimas, es necesario modificar la actual estructura jurídica del régimen de garantías previsto en los Arts. 1061 y ss. del C.Co., partiendo de aceptar que en esta materia nos encontramos frente a un seguro a favor de terceros como lo hemos consignado en un párrafo anterior. Y el eje de ese cambio estaría centrado en lograr que frente al incumplimiento de estas garantías no se aplique la nulidad del contrato, como lo dispone el art. 1061 del C.Co., sino que se atienda la prestación frente a la víctima para ejercer a continuación las acciones de repetición o de subrogación, según lo dispongan los técnicos de la reforma, respecto a quien, además de causar el daño, incumplió con las previsiones contractuales.

7.6. Hacia una póliza multirriesgo de vigencia unificada

Mientras que el SOAT es una respuesta al riesgo social del tránsito, el seguro voluntario de automóviles mira al riesgo particular del tomador y del asegurado. Eso quiere decir que

65 Este es un aspecto en el que los administradores de riesgos pueden tener una mayor participación profesional. El objetivo es incidir sobre las tendencias de siniestralidad al darle un contenido dinámico al riesgo. En cuanto a los vehículos, este aspecto se ha limitado a la inspección puntual en el momento de la suscripción del seguro, sin que se exijan verificaciones durante su renovación y mucho menos durante su vigencia, a pesar de que las partes mantienen la obligación de mantener el estado del riesgo. Todavía es mayor la falta de tales medidas en cuanto a los conductores, respecto a los cuales también es recomendable la práctica de exámenes y pruebas psicosométricas y psicosensoriales, por lo menos con ocasión de la suscripción y renovación de los contratos.

entre ambas instituciones existe una ligazón común de riesgo y titular que se pueden consolidar dentro de las llamadas pólizas multirriesgo, cuya implementación adquiere cada día mayor relevancia en el mundo asegurador⁶⁶ dado que es la forma más expedita para desplegar una sombrilla que acoja la pluralidad eventual de daños en una misma decisión. Dicho en otras palabras, nos referimos a unas pólizas que suelen abarcar en un mismo contrato todas las coberturas identificadas en un mapa de riesgos, para controlarlas con una vigencia única y con una clara economía en su manejo administrativo.

Es claro que para implantar este modelo se tendrían que modificar varias de las disposiciones del EOSF, —incluidas las que prohíben incluir las coberturas del seguro obligatorio en pólizas distintas al SOAT⁶⁷—, y que habría que revivir el principio de que sólo puedan comercializarlo las aseguradoras que estén autorizadas para vender el ramo de automóviles. Sin embargo, consideramos que en este momento está evolucionando la industria aseguradora con base en la racionalidad que demanda la administración de los riesgos, en especial cuando ellos tocan con un mismo sistema, —en este caso el de tránsito—, y que al propiciar la unificación de la vigencia de esos riesgos se estaría facilitando el mercadeo, la operación y por ende la penetración del seguro voluntario dentro del perfil de exposición de cada cliente.

Por su carácter de seguro obligatorio, la cobertura básica de la póliza multirriesgo de automóviles sería el SOAT, cuyo módulo mantendría su estructura técnica y su forma simplificada y ágil de operación. A partir de ese aseguramiento se procedería a incorporar los diversos amparos del seguro privado, sujetándolos a su propio régimen y con el referente de la vigencia del SOAT para todos los riesgos. Y como el seguro obligatorio sería el eje de esta modalidad asegurativa, la entrega de la póliza estaría subordinada por lo menos al pago de la prima correspondiente al SOAT, sin que se pueda incluir su valor dentro de la suma a financiar por parte de la aseguradora.

BIBLIOGRAFÍA

Artículos de libros

OSSA G, J. EFRÉN, (1998), *“El Seguro de Responsabilidad Civil Automoviliaria en América Latina”*, en J. EFRÉN OSSA G. *Vida y obra de un maestro*. Editora Guadalupe Ltda.

66 La póliza de automóviles es de por sí una póliza multirriesgo. Adicionalmente, y previa advertencia de que no es extraño el equívoco de llamar pólizas de todo riesgo a las que son en realidad pólizas multirriesgo, hoy son de uso corriente en el mercado asegurador las pólizas multirriesgo industrial, comercial y de propiedad horizontal, así como las que se comercializan con el nombre de integrales de hogar.

67 Numeral 4, Art.193 del EOSF.

JARAMILLO JARAMILLO, CARLOS IGNACIO y JUAN MANUEL DÍAZ-GRANADOS, (1993), "Armonización de los seguros de automóviles". Ponencia III Congreso, en *Iberoamericano de Derecho de Seguros*, Buenos Aires, pág. 391, citado por DÍAZ-GRANADOS.

Artículo WALDO SOBRINO; Las empresas aseguradas como consumidores de seguros.doc, 2003.

Artículos de revistas

- A. COUSY, HERMAN, (2002). El principio de precaución y sus relaciones con el derecho de seguros. Revista *Ibero-Latinoamericana de Seguros*, nº 23, 11-31.
- B. FIQUEROA YÁÑEZ, GONZALO, (2002). El principio de Precaución frente a los viejos conceptos de Responsabilidad Civil. (En associació de Bioètica i Dret de la Universitat de Barcelona).

Informes y revistas

Informe Mundial sobre la Prevención de Traumatismos Causados por el Tránsito. Publicación conjunta de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial (BM), 7 de abril de 2004.

LOZANO ASCENCIO, CARLOS, "La cultura del riesgo global a las catástrofes". Comunicación presentada al VII Congreso Iberoamericano de Comunicación (IBERCOM), Maia-Oporto, Portugal, noviembre de 2002.

OMS. "Estrategia Quinquenal de la OMS para la Prevención de Lesiones por Accidentes de Tráfico", Ginebra - Suiza, 26-27 de abril de 2001.

OMS. Resumen/Editado por MARGARET PEDEN (y otros) 2004.

Jurisprudencia

Abril 26 de 2001, expediente 20000499, MP LIGIA OLAYA DE DÍAZ.

Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, 14 de marzo de 1938, sentencia del Joven Arnulfo.

Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación civil, sentencia de 29 de junio de 2007, MP. CARLOS IGNACIO JARAMILLO J.

Legislación

Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF), Art.192.

Ley 100 de 1993, Art.167.

Decreto 2878 de 1991, Art.17

Libros

- AHUMADA, MÓNICA JULIANA *et. al.*, (2003), *Seguros: temas esenciales*. Universidad de la Sabana, Colombia.
- DÍAZ-GRANADOS ORTIZ, JUAN MANUEL, (2006), *El seguro de responsabilidad*, Colección textos de jurisprudencia, Centro Editorial Universidad del Rosario, Colombia.
- FERRAJOLI, LUIGI, (2001), *Los fundamentos de los derechos fundamentales*. Editorial Trotta, Madrid.
- LUNGO, MARIO, (2002), *Riesgos urbanos* (compilación), Istmo Editores.
- NOVOA MONREAL, EDUARDO, *El derecho como obstáculo al cambio social*, Siglo XXI Editores.
- NOVOA MONREAL, EDUARDO, (1987), *Instrumentos jurídicos para una política económica avanzada. ¿El derecho como factor de cambio social?* Ediciones Depalma.
- OSSA G., J. EFRÉN, (1998), *Vida y obra de un maestro*. Publicación de AIDA y ACOLOSE, Editora Guadalupe.
- SANTOS BALLESTEROS, JORGE, (1996), *Instituciones de responsabilidad civil*, t. 1, Fundación Cultural Javeriana de Artes Gráficas - JAVEGRAF, Colombia.
- SIERRA, LUCAS, (2002), *"Cambio social y los juristas en Chile: de la estridencia de los 60 al silencio de hoy"*. Borrador de discusión en el SELA.
- THUROW, LESTER, (1996), *El futuro del capitalismo*, Editorial Ariel.
- ULRICK, BECK, (2002), *"La sociedad del riesgo global"*. Editorial Siglo XXI.
- VENEGAS FRANCO, ALEJANDRO, (1996), *Cuestiones de seguros*, Colombo Editores Ltda., Colombia.

Páginas de Internet

- Instituto Internacional de Gobernabilidad. ESTEVAN, ANTONIO, *Los accidentes de automóvil: una matanza calculada* Recuperado en el año 2003 en <http://www.iigov.org/seguridad>
- Sociedad Colombiana de Anestesiología y Reanimación. FORERO, SANDRA SOFÍA *et al.*, *Prevención de lesiones: una estrategia de salvación para la sociedad moderna*, Universidad Nacional de Colombia. Recuperado en www.scare.org.co/info-cientifica.
- Asociación Argentina de Economía Política. ACCIARRI, HUGO A.I. *et al.* *El seguro obligatorio de responsabilidad civil. Un ensayo sobre instituciones en mercados altamente imperfectos*. Recuperado en el año 2004 en: www.aaep.org.ar/anales/works/works2004/Acciarri-Castellano-Barbero.pdf
- Revistas de Medicina. GUANCHE, HUMBERTO *et al.* *Efecto del alcohol en la capacidad de conducción de vehículos automotores*. Recuperado en www.imbiomed.com.mx/1/1/articulos
- www.latinsalud.com

LAVELL, ALLAN, "*Desastres urbanos: una visión global*". Recuperado en el año 2004 en www.riadel.cl/abril2004.

Departamento Administrativo Distrital de Salud. CARMONA DÍAZ, MÓNICA PATRICIA. *Drogas y alcohol, ¿por qué son tan peligrosas?* Recuperado en www.dadiscartagena.gov.co

- a. Asociación Argentina de Investigaciones éticas. KRAIMER, ROXANA., *El automóvil como emblema de la subjetividad moderna*. Recuperado en: www.etica-org.ar/kraimer.htm
- b. KREIMER, ROXANA. *El automóvil como emblema de la subjetividad moderna*. Recuperado en: www.etica.org.ar/kreimer.htm

Secretaría de Transportes y Tránsito de Bogotá. *Seguridad vial y medidas de gestión*. Recuperado en: www.transitobogota.gov.co

www.soatecuador.info

Instituto Internacional de Gobernabilidad. ULRICH, BECK, *Irresponsabilidad organizada, poder y riesgo*. GSS. Recuperado en www.iigov.org

