

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central shield with a figure holding a staff, surrounded by various heraldic symbols including a crown, a lion, and a cross. The shield is set against a background of a building. The circular border of the seal contains the Latin text "ACADEMIA CAROLINA CONSPICUA INTER CETERAS URBIS CONSPICUA ACADÉMIA COACTEMALENSIS INTER CETERAS URBIS CONSPICUA".

**CONSECUENCIAS JURÍDICAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO,
CUANDO NO EXISTEN PERSONAS LESIONADAS**

GUILLERMO RAFAEL VÁSQUEZ RODRÍGUEZ

GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2009

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**CONSECUENCIAS JURÍDICAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO,
CUANDO NO EXISTEN PERSONAS LESIONADAS**



TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva
de la
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
de la
Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

GUILLERMO RAFAEL VÁSQUEZ RODRÍGUEZ

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, noviembre de 2009

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO:	Lic. Bonerge Amílcar Mejía Orellana
VOCAL I:	Lic. César Landelino Franco López
VOCAL II:	Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL III:	Lic. Erick Rolando Huitz Enríquez
VOCAL IV:	Br. Marco Vinicio Villatoro López
VOCAL V:	Br. Gabriela María Santizo Maldonado
SECRETARIO:	Lic. Avidán Ortiz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Lic.	Hugo Calderón Morales
Vocal:	Lic.	Obdulio Rosales Dávila
Secretario:	Lic.	Alma Judith Castro

Segunda Fase:

Presidente:	Lic.	Oscar Hugo Mendieta Ortega
Vocal:	Lic.	Carlos Humberto Mancio Bethancourt
Secretario:	Lic.	Julio César Zenteno Barillas

RAZÓN: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis” (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).

DEDICATORIA

- A DIOS: Ser supremo que guía mi vida.
- A MI MADRE: Sin su esfuerzo no hubiese llegado a este momento.
- A MI PADRE: Por sus consejos y solidaridad.
- A MIRIAN: Mi amor e inspiración.
- A MI HIJA CATHERINE: Fuerza que me motiva a seguir adelante.
- A MIS HERMANOS: Helen y Hosman, por su apoyo incondicional.
- A MIS AMIGOS: Hugo Alay, Jorge Natareno e Hilda Vásquez.
- A MIS COMPAÑEROS DE TRABAJO: especialmente a Paulo, Tono, Raúl, Antonieta, Heber, Edgar, Rafael, Danilo, Mardoqueo, Juan Carlos, María José, Gil e Ing. Anacleto Medina.
- A MIS COMPAÑEROS DE ESTUDIO: especialmente a Heidy, Julia y Álida.
- A MIS AMIGOS Y FAMILIA EN GENERAL: Por su cariño y amistad.
- A LOS PROFESIONALES DEL DERECHO: Miguel Lecar, Luis Reyes, Germán Guzmán y Mario Pérez.
- A MI CASA DE ESTUDIOS: Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales Siempre la amaré y honraré.

ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. Conceptos preliminares	1
1.1. Diversas definiciones	3
1.2. Las definiciones como limitantes.....	6
1.3. Ubicación legal del accidente de tránsito	8
1.4. Clasificación de los accidentes de tránsito.....	10
1.5. Programa Internacional de Estadísticas Básicas –PIEB-.....	18

CAPÍTULO II

2. Conceptos básicos sobre los accidentes de tránsito	19
2.1. Causas de accidentes	20
2.2. Causas condicionantes	20
2.3. Causas desencadenantes.....	21
2.4. Causas perpetuantes	22
2.5. Determinación	22
2.6. Causas relativas a la vía y al medio.....	24
2.7. Causas relativas al vehículo.....	26
2.8. Causas humanas	27
2.9. Polarización afectiva	28
2.10. Infracciones a las normas	30
2.11. Situaciones de fatiga.....	31

CAPÍTULO III

	Pág.
3. El alcohol en la circulación.....	33
3.1. Generalidades.....	33
3.2. Sintomatología de alcoholemia	34
3.3. Elementos que pueden influir en la alcoholemia	35
3.4. Elementos de orden general	36
3.5. Elementos de cada individuo	37
3.6. Elementos farmacológicos	37
3.7. Valoración médico legal de la alcoholemia	39
3.8. Las drogas en la circulación, generalidades	43
3.9. Estimulantes.....	44
3.10. Hipnóticos y depresivos	45

CAPÍTULO IV

4. Seguros	55
4.1. Seguro de personas.....	55
4.2. Clasificación	55
4.3. Seguros individuales de vida.....	56
4.4. Concepto.....	56
4.5. Clases de seguros de vida	56
4.6. La póliza.....	57
4.7. Elementos personales del contrato	58
4.8. Seguro de accidentes	63

	Pág.
4.9. Accidente de tránsito.....	65

CAPÍTULO V

5. Derecho comparado	71
5.1. Legislación de tránsito, República Dominicana.....	71
5.2. Legislación de tránsito chilena	89
5.3. Legislación de tránsito peruana	90
5.4. Señales de tráfico	98
5.5. Señales de prohibición.....	99
5.6. Señalización vial internacional	102

CAPÍTULO VI

6. Consecuencias jurídicas de los accidentes de tránsito cuando no existen personas lesionadas	109
6.1. Análisis del marco legal nacional	109
6.2. Código Penal.....	111
6.3. Código Procesal Penal.....	112
6.4. Código Civil.....	113
6.5. Ley de Tránsito	118
6.6. Reglamento de Tránsito.....	121
CONCLUSIONES.....	127
RECOMENDACIONES	129

	Pág.
ANEXOS	131
BIBLIOGRAFÍA	139

INTRODUCCIÓN

La presente investigación, tiene su fundamento en la necesidad de identificar todas y cada una de las consecuencias jurídicas que se derivan de los accidentes de tránsito, cuando no hay personas lesionadas, sustentada en el hecho jurídico de poder realizar propuestas que contribuyan en la teoría y posiblemente en la práctica; al reflejar todos y cada uno de los contínuos vacíos legales existentes en materia de regulación de tránsito; que dejan en total desamparo a las personas afectadas por tales extremos.

Dicha investigación tiene como objetivo principal, plantear una propuesta de solución a las distintas circunstancias que provocan los accidentes de tránsito. Situación que se presenta cuando acontece un accidente de tránsito y no existen personas lesionadas.

Utilizando los métodos científicos, como el método deductivo, se analizan en forma separada algunos aspectos propios de las consecuencias de los accidentes de tránsito, analizando y evaluando extremos que permitan establecer la competencia de los entes involucrados en la solución de éste tipo de situaciones. La técnica utilizada es la encuesta realizada directamente a las personas.

Por lo tanto y con la sustentación legal de lo que significa el deterioro del patrimonio de las personas que se ven afectadas sin responsabilidad alguna en los accidentes de tránsito, se analiza la constante en cuanto a la falta de protección legal, toda vez que

en la mayoría de los casos, las personas quedan a sujeta a la voluntad del sujeto responsable o causante.

El contenido de la presente tesis investigativa se desarrolla en seis capítulos; el primero contiene un análisis acerca de lo que representa un accidente de tránsito. Se procede a desarrollar la ubicación del accidente de tránsito dentro de la regulación legal en el ámbito penal; el capítulo dos desarrolla algunos conceptos considerados como básicos o elementales, que contienen aspectos relevantes, relacionados con los accidentes de tránsito, estableciendo las más frecuentes causas; en el tercer capítulo se analizan y desarrollan aspectos vinculados al tema central de la presente investigación, como el consumo de alcohol, factor condicionante para la perpetración del accidente de tránsito, con lo cual se aprecian los diversos trastornos físicos y volitivos; en el capítulo cuatro se analiza la figura de los seguros desarrollándola desde lo general a lo particular y sus manifestaciones dentro del ámbito de la competencia y apreciación; el capítulo cinco aporta una reseña de la legislación extranjera, estableciendo parámetros que pueden resultar beneficiosos al adaptarse a la legislación nacional, circunstancias de los accidentes de tránsito y sus implicaciones legales dentro del marco del derecho comparado; el capítulo seis analiza la legislación nacional vigente relacionada, Constitución Política de la República de Guatemala, Código Penal, Código Procesal Penal y la ley específica como lo es la Ley y Reglamento de Tránsito.

Concluye la presente investigación aportando recomendaciones tendientes a solucionar dicha problemática presentada en el ordenamiento jurídico guatemalteco.

CAPÍTULO I

Investigación de accidentes en el tránsito

1. Conceptos preliminares

Cuando se pretende definir un concepto es necesario no sólo tener en cuenta los elementos principales que deben estar contenidos en el resumen definatorio sino también es de vital importancia no limitarlo exageradamente, de manera que otros hechos que en esencia pertenecen a la definición, queden fuera de ella; por otra parte, las expresiones utilizadas tienen que reflejar, por su alcance, el contenido exacto de lo que se quiere decir. A propósito de la expresión accidente en el tránsito, muchos autores usan el vocablo accidente, en su expresión gramatical y jurídica, pero ésta no refleja exactamente lo que se quiso decir.

La palabra accidente, tomada aisladamente, significa "Cualquier suceso eventual que altere el orden regular de las cosas"¹ y esta primera acepción resulta demasiado amplia, como también lo es su segunda acepción "Cualesquiera alteración o indisposición que priva el movimiento, del sentido o de ambas cosas"².

Estas dos acepciones reflejan lo contrario a lo normal por lo que permiten incluir en el

¹ **Diccionario de la real academia española**, pág. 18.

² *Ibid* pág. 18.

concepto total cualquier cosa que modifique la forma natural, ya sea que deje o no demostraciones capaces de reconocer el acontecimiento.

Por su amplitud no permite diferenciar o dejar fuera el concepto de falla mecánica, que aflora como una alteración eventual del orden regular y significa también una alteración o indisposición que priva del movimiento.

Accidente, en su sentido jurídico, envuelve un aspecto de casualidad, de caso fortuito y en este sentido se habla comúnmente de daños causados por mero accidente en que se establece a priori que no ha habido culpa ni intención de causarlo, implicando con ello una valoración exculpatoria. Al respecto, ya en 1956, en un trabajo publicado en *The Polic Journal* (Londres), se sugiere la eliminación de la expresión accidente, en el tránsito en especial, dado a que estos eventos se producen generalmente por Imprudencia que encierra una acción culposa deliberada aunque el hecho mismo no sea deseado y ambos términos, Accidente e Impericia, aparecen como contradictorios. En algunos países, especialmente en Italia, se usa la expresión análoga a Incidente, cuya significación lexicográfica se traduce en cualquier, Hecho inesperado que sobreviene en el transcurso de un asunto y tiene algún enlace. Este concepto tampoco es satisfactorio porque no supone necesariamente daños, lesiones u otros perjuicios sino simplemente el evento en circunstancias que esos factores deben estar comprendidos.

El léxico, castellano tiene un vocablo que se aproxima, al sentido total de la acción y el resultado. "Siniestro, es la avería grave, la destrucción fortuita o pérdida importante que sufren las personas o la propiedad"³. Este concepto comprende tanto el daño de las cosas como en las personas, cualesquiera sea su índole, extensión o intensidad y a la vez, carece del significado jurídico que tiene la expresión Accidente. Pero parece ser que siniestro estuviese reservado solo para grandes eventos, principalmente incendios, aún cuando en rigor la verdad el accidente de tránsito en la actualidad por su proliferación y perjuicios que ocasiona, es un verdadero siniestro, no sólo aplicando el concepto idiomático sino también el de común uso.

1.1. Diversas definiciones

Para caracterizar el accidente en el tránsito se han elaborado innumerables definiciones:

a) Para algunos autores, "es un hecho involuntario, que ocurre en una vía pública o entregada al uso público, que deja daños en las cosas o en las personas y significa la participación de vehículos y peatones".⁴

³ Ibid pág. 709.

⁴ Bo Caballero, Dora (ed.); Angulo, Augusto (ed.); Vargas Brown Sejas, Julio (ed.) **Hechos de tránsito y acciones de prevención primaria y secundaria: plan nacional 2005 - 2009**. Pág. 42.

b) Para otros significa "cualquier evento como resultado del cual el vehículo queda de una manera anormal dentro o fuera de la vía, o produzca lesiones a las personas o daños a las cosas".⁵

c) También se define como, "todo suceso eventual o acontecimiento anormal e imprevisto que acarrea un daño en las personas y que es causado por un hecho u ocasión directa del empleo o uso de un vehículo de tracción mecánica, animal o humana".⁶

d) Para el Programa Interamericano de Estadísticas Básicas, más adelante mencionado únicamente como –PIEB-, es el evento no intencional en que se ocasionan lesiones o muertes de personas o daños a la propiedad, en vías abiertas al tránsito público, y en el cual está comprometido por lo menos un vehículo a motor en transporte. Las innumerables definiciones, como acontece también en otros campos, en vez de proporcionar un concepto exacto producen una indefinición del mismo pues para algunos tratadistas el accidente en el tránsito es una cosa y para otros otra, guardando sí, cierta semejanza.

Elementos de las definiciones: entre los elementos de las definiciones, presente en todas ellas, cobra mayor importancia la falta de intencionalidad o de voluntad para que el hecho se produzca, lo que no es otra cosa que ausencia de dolo o malicia pero con

⁵ Ibid pág. 42.

⁶ Manuel Ossorio. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**, pág 14.

la presencia indiscutible de un hecho ilícito, de un grado de culpabilidad inferior cuya presencia es necesaria para que el evento se reporte como accidente en el tránsito.

Convendría preguntarse si siempre existe la ausencia de voluntad de producir el daño y la respuesta es que en varias ocasiones hechos cuya investigación se inició como la de un accidente, ha resultado a la postre, ser un acto doloso en que el vehículo ha sido utilizado maliciosamente, con el propósito de causar el daño, o bien, una persona ha sido objeto de un atentado que culmina con su atropellamiento. Conste que se ha determinado la presencia del dolo a raíz de una investigación y que este procedimiento especial no opera para todos los casos.

Otro de los elementos está reflejado explícitamente en las definiciones a) y d); tácitamente en la b); pero no en la restante; aquellas expresan que los accidentes pertenecen al tránsito solo cuando ocurren en una vía abierta al tránsito, sólo pero ¿qué pasa con aquellos accidentes que son de tránsito, tomado el concepto como el ir de un origen a un destino, que no se verifican en vías públicas o entregadas al uso público? En el hecho son accidentes en el tránsito porque características fundamentales y la exigencia de lugar, debe interpretarse como un razonamiento de tipo estadístico o de comodidad puesto que resultan difíciles las averiguaciones pertinentes.

Concuerdan todas las definiciones dadas en que para que un evento del tránsito se reporte como accidente debe existir el daño en las cosas o en la integridad física de las

personas, o ambas cosas a la vez. Luego es necesario que el daño esté presente por muy pequeña que sea su entidad y esto es lógico, porque siempre que el accidente se produzca habrá señales de su ocurrencia por mucho que ellas sean de escasa significación. También se concuerda explícita o tácitamente en la presencia de vehículos y/o personas en el evento, pero en la definición del –PIEB- solo se admiten vehículos a motor en transporte para definir el concepto estadísticamente aún encuadrándolo en la clasificación de ellos también estipula al resto de los vehículos pero de manera irrelevante.

Las definiciones entregadas contemplan también otros factores o elementos de escasa importancia que de alguna manera u otra están involucradas en todas ellas. Pareciera que la más próxima al concepto global y que presenta menos reparos es la designada en tercer término, con la particularidad de tener la amplitud suficiente para incluir en el concepto, otras situaciones que en el hecho son accidente y que sin embargo no se analizan con la profundidad requerida, que afectan directamente a la comunidad como un todo y que pareciera poderse incluir sólo por la amplitud de la definición y no como una demostración de que al formularse ésta, fueran tomadas en cuenta.

1.2. Las definiciones como limitante

El concepto de accidente en el tránsito tradicionalmente, se ha entendido como limitado a aquellos eventos que de vez en cuando aparecen con caracteres alarmistas en los medios de comunicación cuando, por su trascendencia, impactan a la opinión pública,

es corriente advertir que dichos órganos demuestran preocupación cuando sucede un hecho de gran envergadura y poco a poco se pierde el interés hasta que sobreviene otro accidente que cause alarma. Este concepto restringido, tradicional tiene como fundamentos la propia indefinición, y el general desconocimiento acerca de hechos que también son accidentes en el tránsito en el amplio sentido de la expresión. Así, inclusive estadísticamente, el accidente aparece como significado de los tipos usuales ya se trate de choques, colisiones, etc. Sin embargo, es indiscutible que el empleo directo de vehículos a motor produce efectos que debieran ser accidentes o accidentales y que sin ser una osadía, afectan en mayor medida a la comunidad en su conjunto. Por ejemplo, las congestiones habituales tienen una notable incidencia en la salud pública y afecta a todos especialmente a los conductores que después de largas esperas, la mayoría de las veces innecesarias, se ven afectadas en sus sistemas nerviosos. El tránsito mismo genera condiciones que afectan a la salud siendo las más importantes el ruido y la contaminación atmosférica, que son de tal gravedad e impacto, que merecen un estudio más profundo en un capítulo especial y que en el futuro tendrán que, estar incluidos en el acervo profesional de los especialistas en investigación de accidentes.

De lo dicho queda como conclusión que existen accidentes que podríamos denominar directos y otros indirectos, haciendo la salvedad que la separación es solo una manera de centrar el estudio en los primeros, más que una separación en cuanto a importancia, trascendencia o semántica. Algunos tratadistas se refieren a las situaciones que se comentaban denominando los efectos nocivos del tránsito, lo que supone que el uso de

vehículos siempre será nocivo en circunstancias que existe una gradación dentro de cualquier fenómeno que permite diferenciar cuando es más o menos nocivo o cuando el grado de impacto sea aceptado como no nocivo,

1.3. Ubicación legal del accidente en el tránsito

En materia penal, entre las expresiones de la culpabilidad se encuentran el dolo y la culpa.

Hay dolo, por regla general, cuando un sujeto, a sabiendas de que su conducta es contraria a derecho, que está sancionado por la ley, no obstante ello la realiza voluntariamente queriendo producir un resultado que se sabe ilícito; hay entonces en el dolo dos ingredientes conceptuales, el saber y el querer. El saber que la conducta es dolosa e ilícita ya que el resultado es contrario a derecho. Esto necesita solamente de un conocimiento genérico en que la acción u omisión es contrario a la conveniencia social por medio de lo cual se sabe lo que está bien y lo que está mal; luego el dolo es el reflejo de un acto volitivo.

La acción u omisión dolosa, significa el hacer algo contrario al ordenamiento jurídico o el dejar de hacer algo ordenado por la ley, constituyen un elemento positivo en los tipos penales y nos hace establecer que es delito toda acción u omisión voluntaria penada por la ley.

En una zona inferior de la expresión de la culpabilidad y ocupando un lugar intermedio se encuentra la culpa que, concebida en su sentido más general, puede decirse que existe en toda conducta voluntaria, lícita o ilícita, realizada con Imprudencia o Negligencia y que ocasiona un resultado antijurídico no previsto o previsto pero no querido ni asentido. En general es la falta de diligencia o cuidado que se puede exigir de una persona en la realización de su conducta habitual, que puede llegar a producir un efecto dañoso a terceros; surge cuando no se cumple con el deber de cuidado, cuando se infringe o no se respeta este deber que la ley impone a todos en la realización de todas las acciones.

El deber de cuidado opera en dos dimensiones, en forma activa o en forma pasiva; cuando la culpa es activa se está en presencia de la imprudencia y cuando es pasiva, en presencia de la negligencia.

Estos dos elementos. La imprudencia y la negligencia, resumen las características de la culpa y, en general, conllevan una observancia a los reglamentos o normas que rigen un asunto a la impericia en la operación, en este caso, de vehículos.

La culpa tiene importancia como expresión de culpabilidad en el resultado de las conductas porque aquellas realizadas con culpa conforman los cuasidelitos que deben estar expresamente descritos por la ley penal para que puedan ser objeto de castigos. La ley penal establece que las acciones u omisiones que cometidas con dolo o malicia Importarían un delito, constituyen cuasidelitos si solo hay culpa en el que la comete. La

expresión cuasidelito se compone del adverbio de tiempo casi y del sustantivo delito y quiere decir literalmente cerca del delito, próximo del delito, faltando poco para el delito.

De todo lo señalado se concluye: el cuasidelito, es aquella conducta realizada con culpa y no con dolo.

El cuasidelito, por regla general, no es punible salvo en aquellos casos expresamente penados por la ley.

Por regla general los cuasidelitos penados por la ley son los que provocan daños a las personas. Como vimos anteriormente los accidentes en el tránsito no son producidos, en general, con la intención de provocar un daño sino que representan una eventualidad en que no existe la voluntad de ocasionarlo pero sí existe el grado de culpabilidad suficiente y necesaria para incluirlos dentro del marco de los cuasidelitos. Es por ello que los tribunales denominan a los accidentes en el tránsito ya sea como cuasidelito de homicidio o cuasidelito de lesiones, atendiendo a la gravedad del daño causado a la integridad física de las personas, y no por estar penada esta figura en la ley penal.

1.4. Clasificación de los accidentes de tránsito

Existen varias formas de clasificar los accidentes y definir los distintos tipos que las clasificaciones contienen.

Las ordenaciones más utilizadas y conocidas separan los diferentes tipos a partir del número de vehículos que intervienen en el accidente, de sus características, de su significación estadística, o por la gravedad que el caso reviste para las personas. Esta última no tiene una real importancia desde el punto de vista técnico porque la gravedad es solo una consecuencia, un efecto causa que lo origina.

a) Según el número de vehículos: para este modus operandi el accidente debe clasificarse en razón de resultado final, es decir, del accidente realmente ocurrido. En este sentido se diferencian los accidentes simples, en los cuales interviene un vehículo, de los accidentes múltiples, en los que intervienen dos o más vehículos, o un vehículo o más y un peatón o peatones.

Son accidentes simples:

- **Despiste:** es la acción o efecto de perder la pista y se aplica al caso en que el vehículo abandona la calzada por la que transita contra o sin la voluntad de su conductor. El despiste es simple cuando no ocurre nada más que lo señalado, sin embargo, el despiste puede ser el origen de otro accidente de mayor gravedad.
- **Tonel:** es la vuelta de costado que se produce cuando el vehículo se apoya sobre las ruedas de un lado para girar en el sentido transversal al de marcha. Esto, también se conoce como volcamiento o volcadura transversal.

La posición final del tonel o volcadura transversal se indica en cuartos a la derecha o izquierda según sea el giro y se dice que ha quedado en 1/4 si queda sobre el costado inmediato a la posición normal de rodaje; 2/4 si ha quedado sobre el techo; 3/4 si es sobre el costado contrario al del inicio del giro; 4/4 si dada la vuelta completa, queda otra vez en la posición normal de rodaje. Sucesivamente se pueden seguir indicando cuartos, según sean las vueltas y posiciones.

- Vuelta de campana: que es la volcadura en sentido longitudinal del vehículo, en que la posición final se manifiesta también de la manera descrita anteriormente.
- Volteo: es la precipitación a un plano inferior en que el vehículo, sin apoyo, gira en su sentido longitudinal cayendo sobre el techo.
- Salto: es la pérdida momentánea del contacto de las ruedas con el suelo precipitándose a un plano inferior pero cayendo en la posición de rodaje.
- Caída: es la pérdida del equilibrio cuando se trata de vehículos de dos ruedas, o de peatones o de pasajeros.
- Choque: es el embestimiento de un vehículo contra un obstáculo inmóvil de la vía cercano a ella, que puede ser inclusive otro vehículo con la condición de que no se encuentre en movimiento.

- Incendio: es la destrucción total o parcial de un vehículo por medio o efecto del fuego.
- Raspado: es el roce violento de la parte del vehículo contra un obstáculo fijo.
- Accidentes simples o combinados: que es la producción sucesiva o simultánea de varios accidentes simples.

Accidentes múltiples: los accidentes múltiples pueden subdividirse en dos grandes grupos; los que ocurren entre vehículos y peatones, y las colisiones que suponen el embestimiento de un vehículo a otro, estando ambos en movimiento.

Los accidentes múltiples entre vehículo y peatón varían según la forma de producción; entre ellos se encuentran:

- Atropello: nombre que se ha dado generalmente al accidente producido entre estos dos elementos, sin embargo se entiende, que se distinguen de otros producidos entre los mismos elementos por la evolución normal que tienen las siguientes fases:
- Impacto o embestimiento: momento en que el vehículo golpea o alcanza al peatón, que ha sido definido como el instante en el que viene aplicada la primera acción traumática del vehículo contra la persona.

En esta fase en que se desecha como atropello el impacto o embestimiento del peatón contra el vehículo, lo que no es raro que ocurra.

- Caída: es la pérdida del equilibrio del peatón a raíz del impacto, entendiéndose que aquel pierde la estabilidad y toma contacto con el suelo después de haber abandonado la posición vertical.
- Acercamiento: es la aproximación del vehículo alcanzando el cuerpo del peatón caído hasta tomar contacto con él.
- Compresión o aplastamiento: es el hecho de pasar por lo menos una rueda sobre el cuerpo caído. En ocasiones el aplastamiento se produce por las partes bajas del vehículo sin que alguna de las ruedas haya producido la compresión.
- Arrastre: que es el desplazamiento del cuerpo del caído por las partes bajas del vehículo, el arrastre puede originarse aún antes del aplastamiento.

En un atropello puede que no se den todas las fases, normalmente ellas no están presentes, pero sí la primera.

- Volteo: este tipo de accidente se diferencia del atropello en que no existe una caída hacia delante del peatón, considerando el sentido de la dirección del móvil, sino que por efecto de la velocidad, acciones evasivas u otras circunstancias, el peatón es

levantado por el impacto cayendo sobre el capot, parabrisas, techo o al suelo por la parte de atrás del vehículo; también se distinguen fases en su producción.

- Impacto o embestimiento: es similar a la fase de igual nombre en el atropello.
- Volteo propiamente dicho: que es la acción de levantar a la persona y lanzarla sobre el vehículo o al suelo, o simplemente elevarla.
- Caída: es similar a la fase de igual denominación en el atropello.
- Proyección: término que se usa como diferenciador de una forma de atropello cuando a raíz del embestimiento el cuerpo del peatón es lanzado fuera del radio de acción del vehículo
- Aplastamiento: término que también se usa como diferenciador de una forma de atropello y que se refiere a la compresión que se ejerce sobre el cuerpo del peatón al embestirle contra un obstáculo fijo o móvil (sandwich).
- Arrastre: reservado para un tipo de atropello poco frecuente en el que sólo se produce el desplazamiento del peatón en el sentido de dirección del vehículo generalmente por engancho de las ropas de la persona en algún objeto saliente del vehículo o por quedar parte del cuerpo del individuo atrapado por las puertas del vehículo.

Resulta evidente que para esta clasificación, se puede dar una serie de combinaciones entre estos tipos de accidentes entre vehículos y peatones y aún entre diferentes fases.

Entre vehículos en movimiento cualquiera que sea su entidad y volumen, los accidentes se denominan colisiones y entre ellas se distinguen:

- Colisión: se designan con tal expresión a los accidentes que se producen entre dos vehículos en movimiento cuando sus trayectorias se encuentran. En esta familia de accidentes la condición suficiente y necesaria es el movimiento en que deben encontrarse los vehículos.
- Colisión frontal: es aquella en embestimiento o impacto, se da y recibe con las partes frontales delanteras de los móviles, estando estos en movimiento. Ellas pueden ser centrales, cuando los ejes longitudinales de los vehículos coinciden, o excéntricas, cuando los ejes longitudinales no coinciden en una recta.
- Alcance: es aquella en que el embestimiento o impacto se da con las partes frontales delanteras contra la parte frontal posterior de otro y se produce cuando un vehículo que transita a mayor velocidad que el otro que le precede le da alcance, al igual que la colisión frontal, puede ser central o excéntrica.
- Colisión lateral: es aquella en que el embestimiento o impacto se da con las partes frontales de un vehículo contra el forro lateral de la carrocería o contra el chasis de

otro. Las colisiones laterales pueden ser perpendiculares u oblicuas o diagonales, según sea la posición de los ejes longitudinales de los vehículos en el momento inmediatamente anterior al impacto.

- Raspado: consiste en el roce violento entre los laterales de los vehículos comprometidos en la colisión; si ellos transitan en el mismo sentido de dirección el raspado es negativo y si el sentido de dirección entre ellos es contrario, el raspado es positivo.
- Colisiones mixtas: en muchas ocasiones son las diversas modalidades de colisiones las que suceden denominándose a la serie de ellas, colisiones mixtas.
- Otros accidentes: permite incluir como accidente de tránsito todo aquel que por sus características concuerde con la definición principal, haciendo abstracción del requisito de lugar.

Esta última clasificación es recomendada a solicitud de la Delegación Chilena en el Congreso de la Oficina Panamericana de la salud celebrado en Guayaquil en diciembre de 1978.

Se adopta esta nomenclatura partiendo de la base de que se debe definir cada accidente, en lo posible con una sola palabra, de manera de que no se creen confusiones y separe convenientemente los conceptos de choque, colisión, etc.

1.5. Programa Internacional de Estadísticas Básicas –PIEB-

Para el PIEB, desde el punto de vista estadístico, los accidentes pueden adoptar diversas formas o modalidades, de acuerdo al evento que los caracteriza:

1. Colisión con otro vehículo motor: choque de dos o más vehículos en transporte.
2. Colisión con peatón: choque de un vehículo a motor en transporte con uno o más peatones.
3. Colisión con animal: choque un vehículo a motor en transporte con animales (solos o en hatos, rebaños, manadas, etc.)
4. Otros accidentes de un solo vehículo: comprende los demás accidentes que envuelven un solo vehículo a motor en transporte tales como colisión con obstáculos fijos vuelcos, etc.

CAPÍTULO II

2. Conceptos básicos sobre los accidentes de tránsito

Para poder imputar un hecho a persona determinada es necesario encontrar la causa que permita vincularla con el resultado.

En doctrina existen diversas teorías acerca de la causalidad siendo las más importantes "La teoría de la causa necesaria y la teoría de la equivalencia de las condiciones".⁷ La primera de ellas sostiene que para establecer cual es la causa determinante tiene que encontrarse el factor regulador idóneo que determine el resultado y se basa en la acción final.

La legislación penal chilena por ejemplo, se ha inclinado por la teoría de la equivalencia de las condiciones, según la cual cualquier resultado que se produzca debe ser imputado al obrar de un agente determinado y, por consiguiente causa es toda condición del resultado, todas las condiciones capaces de producirlo, cadenas del mismo. Según esta teoría en la producción de un resultado, intervienen distintas condiciones, todas equivalentes. Todas capaces de producirlo, pero hay una sola que realmente será la causa y es aquella que mediante una supresión mental hipotética va

⁷ De León Velasco, Héctor Anibal; De Mata Vela, José Francisco. **Derecho penal guatemalteco**, pág. 142.

eliminando por etapas una a una las condiciones equivalentes hasta encontrar la que, sin ella, el hecho no se produce.

Conforme a esta última teoría se define como causa de un accidente cualquier comportamiento, acto o negligencia, sin el cual el accidente no se produce. Sin embargo, pese a dejarse establecido que dentro de la equivalencia hay una condición que es la causa, existen otras condiciones que también están ligadas al resultado.

2.1. Causas de accidentes

La investigación de un hecho tiene como prioridad fundamental el encontrar la causa que lo originó y el efecto que se produjo. Una investigación puede no dar con la causa, sin embargo, ella siempre existirá debido a la estrecha relación que existe con el efecto y en consecuencia éste no podrá exteriorizarse sin causa. En otras ocasiones es posible ubicar la causa pero los medios de prueba no son suficientes para imputársela a persona determinada, como cuando se produce un accidente en un cruce semaforizado en que la causa va a estar radicada en la inobservancia a lo ordenado por las luces sin que se pueda definir, en algunos casos, quien las infringió.

2.2. Causas condicionantes

Pueden ser mediatas, remotas o indirectas, aquellas que en el tiempo, lugar o grado están separadas del resultado; se podría afirmar que en sí no son las responsables de

que el hecho ocurra sino que es preciso que a ellas se unan las causas perpetuas y, eventualmente, las desencadenantes. Siendo las causas condicionantes de mucha importancia y en general, objeto de tratamiento multidisciplinario ya que el accidente no se llegaría a producir si a ellas no estuviesen unidas las perpetuas.

Como por ejemplo de lo dicho, está el caso de común ocurrencia en que personas preocupadas por problemas de orden afectivo, no prestan la atención necesaria y se ven involucradas en accidentes de tránsito por no haber respetado un signo de tránsito que no advirtieron oportunamente.

2.3. Causas desencadenantes

Llamadas también intermedias, aquellas que estando también separadas del resultado, hacen propicia de manera directa la causa perpetua; ocupan un lugar intermedio entre las condicionantes y las perpetuas. El espectro de las causas desencadenantes puede abarcar un amplio rango pero en general, se trata de situaciones que imperan en un momento determinado y que facilitan la producción del hecho; como por ejemplo la existencia de mala visibilidad por niebla; calzadas resbaladizas por presencia de un elemento deslizante como agua, aceites, petróleo, gravilla, etc.

2.4. Causas perpetuantes

Inmediatas, directas, son aquellas que están directamente conectadas en tiempo, lugar y grado con el resultado.

Habíamos dicho que para la teoría de la equivalencia de las condiciones hay una sola de ellas que puede considerarse causa pero existen condiciones que no siendo consideradas causa están también directamente conectadas con el resultado; para poder diferenciarlas unas de otras se ha denominado causa basal a aquellas que hecha la supresión mental hipotética, sin ella el hecho no se produce y las otras condiciones, causas concurrentes.

2.5. Determinación

Una investigación objetiva necesariamente debe ser lo suficientemente amplia como para poder ubicar las causas condicionantes, desencadenantes y, por supuesto, las perpetuantes, y es el investigador despojado de prejuicios, el que debe de considerar si su investigación es lo suficientemente idónea para establecerlas, si es necesaria la asesoría de otros profesionales en la búsqueda de ellas o si debe reiniciar la investigación para obtener un grado de certeza óptimo.

Respecto a las causas perpetuantes, la separación entre basales y concurrentes presenta cierto grado de dificultad, especialmente en investigadores que aún no

adquieren la experiencia que dan los años en análisis de casos análogos, produciéndose cierta inclinación por dar la categoría de basal a la infracción reglamentaria o legal de mayor relevancia; una investigación objetiva debe eliminar esta circunstancial inclinación puesto que no siempre se da que en la infracción considerada más grave radique aquella condición suficiente y necesaria para que el accidente se produzca. Este defecto puede aceptarse en personas carentes de especialización o de conocimientos sobre la materia y de hecho se ve comúnmente en medios de comunicación, pero es inaceptable en organismos encargados de cumplir el cometido investigativo.

Al respecto, en datos estadísticos se ubican como causas, el hecho de que una persona carezca de licencia para conducir, es posible que se quisiese decir que el hecho se produjo por inexperiencia, falta de habilidad u otra situación que se derive de la falta de licencia pero en todo caso ellas no podrán ser causas perpetuantes.

Algunas sentencias judiciales caen en el mismo error, desde el punto de vista técnico, de confundir el concepto de causa perpetuante basal y se ha condenado como causantes de accidentes a ebrios que no tuvieron otra participación más que el ir conduciendo en ese estado y verse involucrados en un accidente de manera bastante secundaria.

Un método eficaz de obtener un grado deseable de certeza en la discriminación de causas, lo constituye la revisión y asesoría de otro investigador que no esté afectado

por la investigación, porque pese a todo lo que ponga un investigador de su parte por sustraerse al medio, circunstancias, efectos, etc., del accidente, siempre en mayor o menor medida se verá alterado. La otra particularidad de este tipo de asesoría y revisión, lo constituye el hecho de permitir el descubrimiento a tiempo de fallas investigativas que se hacen costumbre por la repetición, o insuficiencia en la demostración de antecedentes.

La determinación de las causas debe estar exenta de apuros, ellas deben llegar como corolario de un análisis exhaustivo y desencantado. Es de mayor importancia y trascendencia una buena investigación que supone una adecuada determinación de causas, que el cumplimiento apresurado de un plazo administrativo. Esto no quiere decir que se demore innecesariamente el término de la investigación especialmente cuando se trata de casos sin complejidad. Esto que parece tan obvio es a veces difícil de hacer entender y se presta para malas interpretaciones.

2.6. Causas relativas a la vía y al medio

Según la doctrina generalmente aceptada, la ausencia de accidentes depende del equilibrio en que se encuentran los factores de terreno, o más bien la vía, incluyendo en el concepto las condiciones del medio, el vehículo y el factor humano.

Doctrinariamente el equilibrio obliga a la concurrencia copulativa de estos factores y basta que uno de ellos falle para que se rompa el esquema y empiece a actuar la falla como contrapeso.

El factor vía y medio aparecen en la mayoría de las legislaciones de tránsito del mundo anuladas por preceptos de ellas que obligan al factor humano a adecuar su comportamiento a las variaciones que se le presenten como contrarias a la normalidad y aún a preverlas.

Esta manera jurídica de ver las cosas condicionan en gran medida las apreciaciones técnicas que se puedan tener al respecto y hace que las posibles anormalidades del terreno se mantengan como causales perpetuas en contadas ocasiones.

La vía, al contrario de lo que muchos opinan, no es un elemento pasivo en el tránsito ni menos en el accidente, influye directamente puesto que no solo soporta el tránsito sino que aporta y a veces de manera considerable, factores que permiten el desplazamiento y detención de los móviles, así por ejemplo, el coeficiente de roce cinético depende fundamentalmente de la constitución y sección de los elementos expuestos al roce, del tipo, calidad de construcción y estado del suelo, etc.

La vía y el medio, obviamente pueden ser causales perpetuantes, se establece que influyen imprevistamente y debe ser analizada desde el punto de vista de la persona que se ve envuelta en el accidente, y desde el punto de vista del investigador y no del

que redacta la fría disposición reglamentaria o del que detrás de su escritorio avanza sus juicios sin criterio técnico o prejuiciado por conocimientos obtenidos en fuentes diferentes a la de la metodología investigativa.

La vía y el medio pueden ser causas perpetuantes como por ejemplo, cuando en las carreteras donde se permite una velocidad mayor que en el sector urbano existen baches no señalizados o incorrectamente señalizados y caen los vehículos que, luego se desvían y colisionan con otros o vuelcan; cuando un fenómeno atmosférico como una ráfaga de viento de velocidad considerable produce un desvío del vehículo que no alcanza a ser compensado, etc.

2.7. Causas relativas al vehículo

Por las mismas razones aludidas en el párrafo anterior, las causas relativas a los vehículos en contadas ocasiones pueden ser perpetuantes. Las obligaciones reglamentarias o legales determinan que estos (los vehículos) deben ser objeto de revisiones por parte del conductor antes de ponerlos en movimiento, de prever las posibles deficiencias y en corregir las que se observaren.

Pese a estas obligaciones suceden desperfectos que escapan a un proceso normal de revisión técnica y en mayor medida, del proceso de revisión superficial que hace el conductor y aunque muchas de las fallas mecánicas que provocan accidentes son susceptibles de detectar con bastante antelación, como las fallas de freno en general,

hay otras que al conductor le surgen de manera imprevista, porque no está a su alcance poder detectarlas anticipadamente, como el desgaste por el uso de las partes y piezas del vehículo.

En Chile se dice que, en conjunto, las causas relativas a la vía y a los vehículos no alcanzan a producir el 5% de los accidentes, sin embargo estudios efectuados en Estados Unidos dan al factor vehículo tomado aisladamente, un 13% y en España un 14,9% de incidencia. Si se considera que el parque automotriz nacional supera en mucho la antigüedad de los vehículos de las naciones mencionadas anteriormente, se llega a la conclusión de que existe una cifra bastante elevada encubierta por las disposiciones legales.

Sin perjuicio de lo antes mencionado, debemos considerar que el factor vehículo puede ser causa perpetuante cuando la falla resulta imprevista para el conductor.

2.8. Causas humanas

Aún cuando lo dicho en los párrafos anteriores podrían inducir a un juicio contradictorio resulta indudable que la mayoría de los accidentes son producto de la negligencia o de la imprudencia, ambas sólo pueden ser relativas al factor humano, que participa en el tránsito con sus virtudes y defectos, con sus aptitudes, capacidades y limitaciones, ya sea que participe activamente como conductor o peatón, o pasivamente como pasajero.

Muchas pueden ser las causas condicionantes en que el factor humano juega un rol preponderante; sin pretender una enumeración que las contenga todas, ellas se pueden dividir en somáticas y síquicas.

a) Causas somáticas: aquellas que afectan el organismo del conductor y por ende a su capacidad general para conducir; entre ellas se encuentran los defectos físicos no compensados, que pueden presentarse en un tiempo relativamente corto, en el lapso que media entre las renovaciones de licencia, como defectos visuales o acústicos, o que escapan al control que debe existir al otorgarse el documento habilitante para conducir, como la insuficiencia motora, etc. También entre ellas se encuentran los defectos orgánicos de carácter general, como cardiopatías, epilepsias etc., no advertidas en su debido tiempo y las alteraciones orgánicas transitorias tales como catarros, indigestiones, enfermedades ligeras, etc.

b) Causas psíquicas: son aquellas que afectan los estados de salud mental, como la inestabilidad emocional, toxicomanías y alcoholismo, actitudes antisociales peligrosas, conflictos personales, enfermedades mentales, falta de conocimientos y otras causas generales como indefensión frente a la rutina o al esfuerzo físico, etc.

2.9. Polarización afectiva

La conducción exige cierto grado de atención; la posible proximidad de los acontecimientos exigen un tipo de concentración adecuada en lo que se está haciendo

pero no se pretende con ello que la concentración sea de tal magnitud que sea exacerbada o total durante la conducción porque este tipo de concentración es efímera; tampoco es aceptable que se le preste a la conducción un nivel mínimo de atención.

La polarización afectiva puede entonces presentarse en dos niveles durante la conducción normal, como una concentración puntual, exacerbada, difícil de mantener y que no permite percibir la totalidad de las alternativas que se presentan alrededor, dirigiéndose sólo hacia un polo de atracción, o como una desatención generalizada a la conducción por problemas individuales de orden efectivos en que la atención se ve más afectada por ellos que por las circunstancias del tránsito, en que los sentidos se polarizan sobre aquel problema desentendiéndose de los demás.

Este último nivel puede producirse por múltiples factores, cada individuo puede reaccionar de muy distinta manera frente a ellos y pueden afectar a unos más y a otros menos, tales como desgracias familiares recientes, fracasos económicos y amorosos, problemas conyugales, laborales, etc.

La polarización afectiva puede constituir cualesquiera de las categorías de causas señaladas anteriormente, pero muchas de las causas perpetuantes están en relación a la desatención de las condiciones del tránsito que se advierte en un exhaustivo análisis del terreno principalmente.

2.10. Infracciones a las normas

Suponen el mayor porcentaje de las causas perpetuantes. Aquí no existe una causa involuntaria sino que la infracción se produce de una manera deseada aunque el efecto no se pretenda ni se quiera. Constituyen las verdaderas imprudencias que se manifiestan en una amplia gama de infracciones a las reglas vigentes y conocidas suficientemente sea por medio del aprendizaje o intuitivamente.

Es cierto que en las infracciones pueden intervenir muy diversos factores como la propia polarización afectiva, y no siempre se infringe por el mero hecho de burlar la Ley sino porque intervienen en la conducta otros elementos tales como el afán de notoriedad, el espíritu de fiesta, inclusive la propia incompetencia.

En un estudio de datos estadísticos efectuados con valores producidos, entre 1963 y 1972, se estableció que en Santiago durante los 10 años ocurrieron 121,771 accidentes de los cuales fueron objeto de investigación el 16,17%. El total de accidentes constituyó el universo estadístico y los investigados la muestra destinada a describir el fenómeno, superándose largamente las muestras con que usualmente se trabaja en esa disciplina.

Agrupando por rubros se obtuvo que las principales causas humanas perpetuantes basales fueron:

- No ceder derecho a vía a vehículos y peatones 18.2%
- No respetar señalización relativa al derecho a vía 17.7%

- Velocidades excesivas o no razonables y prudentes 17.3%
- Infracciones a normas por peatones 11.3%
- No estar atento a las condiciones del tránsito 11.3%
- Ebriedad o influencias del alcohol 9.7%
- Virajes antirreglamentarios 5.4%
- Adelantamientos indebidos 1.1%
- Causas no especificadas 1.1%
- Otras causas diversas 6.7%

2.11. Situaciones de fatiga

Así como, la conducción exige un cierto grado de atención, de aptitudes, de competencia, de conocimientos etc., exige también cierta capacidad física que permita sobreponerse a niveles normales de requerimientos, especialmente en aquellos conductores que deben permanecer un determinado número de horas conduciendo o trabajando de cualquier modo para terminar conduciendo.

Además de presentarse en personas con gran carga de trabajo, la fatiga, el cansancio físico, se presenta en aquellos que pasan varias noches sin dormir o durmiendo mal, en aquellos que conducen después de abundantes comidas, en aquellos sometidos a la rutina de realizar con mucha frecuencia un mismo itinerario, en aquellos obligados a conducir por grandes rectas sin variación del medio y en aquellos que conducen vehículos con mala ventilación interior o con exceso de calefacción según la época.

Todas estas circunstancias pueden llegar a ser causas perpetuantes y son particularmente productoras de graves consecuencias debido a que, en general, las situaciones de fatiga se presentan en personas que guían vehículos de grandes volúmenes y pesos por caminos o carreteras en que las velocidades permitidas superan por mucho las autorizadas en sectores urbanos. Para estas situaciones de fatiga hay un solo remedio, eliminarlas por medio de un descanso adecuado.

CAPÍTULO III

3. El alcohol en la circulación

3.1. Generalidades

El alcohol etílico, es uno de los elementos que con mayor frecuencia interviene como esencial en la producción de accidentes de tránsito. En todos los países y en todas las esferas se han realizado estudios profundos sobre este azote de la humanidad que es el alcoholismo.

Unánimemente se considera que la presencia del alcohol en las distintas partes del organismo produce alteraciones más o menos graves, pero todas ellas influyentes de manera notable sobre la seguridad del tránsito.

En consecuencia, cuando se produce un accidente de circulación es indispensable realizar el estudio sobre la alcoholemia de los conductores intervinientes, y muchas veces sobre las propias víctimas, pues en ocasiones han sido los falsos movimientos de una persona embriagada o borracha los que han provocado el siniestro. A este respecto, Dervillé y Seguin sostienen que peatones y ciclistas deben ser medidos por igual al índice de alcoholemia, mientras que los motoristas deben ser considerados a todos los efectos como conductores de automóviles.

3.2. Sintomatología de alcoholemia

Aunque en todos los accidentes creemos procedente que se haga la prueba de alcoholemia, hay supuestos en los que de forma ineludible se debe realizar, y son aquellos en los que el conductor o la víctima denoten ciertos síntomas propios de sufrir intoxicación alcohólica, por leve que sea. A continuación los enumeramos:

a) Trastornos psíquicos: la primera influencia del alcohol sobre el organismo se manifiesta en los trastornos de carácter psíquico. La verborrea, el afán de hablar, la supervaloración de la propia capacidad y el deseo de manifestarla. Junto a estos caracteres existe disminución de la inhibición, surgen las cualidades negativas tales como la grosería, la falta de respeto, etc. Elbel dice que los conductores bajo la influencia del alcohol en pequeñas dosis se vuelven más desenfadados y descuidados, y si la dosis aumenta, más peligrosos y desconsiderados.

Si la dosis del alcohol aumenta, el lenguaje se altera produciéndose disminución en la velocidad de pronunciación y defectos de articulación, Laves dice que hay falta de claridad en el lenguaje, arrastramiento de sílabas, entonaciones irregulares, manía de hablar "en secreto" y eventualmente, gritos.

b) Trastornos físicos: según los grados de alcoholemia, pueden distinguirse distintos cuadros de trastornos físicos, que pueden ir desde la ligera falta de coordinación muscular y la ausencia de respuesta a los estímulos, que se producen en el primer

grado de embriaguez, a la disminución de la sensibilidad al dolor, los vómitos, inseguridad en la pisada, incoordinación muscular, etc.

Hay varias pruebas para comprobar la alcoholemia por la falta de equilibrio y coordinación. Algunas de ellas son:

- La prueba de Romberg; situado el individuo en estudio con los pies juntos, las manos extendidas hacia adelante y cerrados los ojos tiende a caer. La vacilación en las personas normales es leve, aumentando con la presencia del alcohol.
- Sobre una línea trazada en el suelo, andar con los ojos vendados y los brazos en alto, poniendo un pie justo delante de otro.
- Juntar los dedos índices de cada mano estando con los ojos cerrados, y partiendo de los brazos extendidos hacia abajo.
- Juntar el dedo índice de una mano con la nariz, estando con los ojos cerrados.

3.3. Elementos que pueden influir en la alcoholemia

En un sentido amplio vamos a citar algunos de los elementos que pueden influir en la alcoholemia sobre individuos concretos. Estos elementos pueden dividirse en aquellos de orden general y los propios de las personas.

3.4. Elementos de orden general

a) El primero de ellos es el referente al contenido alcohólico de las bebidas que oscila de manera extraordinaria. A título de ejemplo diremos algunos índices de alcohol por litro:

Vino	10 gr.
Vino embotellado	15 gr.
Vinos selectos	80 gr.
Vinos espumosos	100 gr.
Vinos dulces	120 gr.
Vermouth	130 gr.
Licores ligeros	160 gr.
Aguardientes	300 gr.
Licores pasados	500 gr.

Como es natural, estos índices son a título de orientación, pues las graduaciones y contenidos alcohólicos de los distintos vinos y licores varían con las marcas, tipo de uva e inclusive con las cosechas anuales.

b) La toma de alimentos: influye de manera notable, pues con el estómago vacío la absorción es mucho más rápida. El cálculo del retraso de absorción por la presencia de comida calculada por Laves es de 90 a 120 minutos, para llegar a la cima de la alcoholemia.

Los vómitos pueden eliminar mucho del alcohol ingerido.

3.5. Elementos de cada individuo

Son elementos influyentes el peso corporal, el hábito, la edad, enfermedades de diferentes tipos, el trabajo corporal realizado después de las libaciones y ciertos factores de tipo individual específico.

3.6. Elementos farmacológicos

La actuación de distintos fármacos simultáneamente con la ingestión de alcohol etílico puede alterar extraordinariamente la absorción o la eliminación del tóxico, o producir fenómenos simultáneos.

Sin pretender una relación completa de sustancias que pueden alterar el metabolismo del alcohol, podemos indicar algunas de ellas, las cuales presentamos en el cuadro que a continuación se detalla:

SUSTANCIAS	EFFECTOS	SÍNTOMAS
Analéptico, tipo cafeína Coramina, cardiazol, etc.	Sin alteración	Debilitación de la acción general del alcohol. No suprime el agotamiento.
Antipiréptico, tipo piramidón, aspirina, ciblagina, etc.	Retraso de la reabsorción.	Mareo, náuseas apatía, diplopia, hipotonía, sueño, etc.
Azúcares, tipo sacarosa, glucosa, etc.	Retraso de la reabsorción y aumento del metabolismo	Disminución de síntomas de embriaguez.
Hormonas tipo insulina, adrenalina, cortisona, etc.	Aumento ligero del metabolismo.	Disminución de la intoxicación.
Somníferos, tipo luminal, adalina, drogas, antihistamínicos, etc.	Retraso de la reabsorción.	Euforia.

Fuente: tesis, Niveles de alcohol en sangre detectados con mayor frecuencia en conductores que han sufrido accidentes de tránsito en el área metropolitana de Guatemala durante el año 2003, año 2005.

3.7. Valoración médico legal de la alcoholemia

El primer aspecto de interés en la alcoholemia es la valoración de su intensidad en relación con la actuación del individuo.

Existen varios cuadros tipo con los caracteres más sintomáticos, según el porcentaje de alcohol. Así Boen y Muelhberger ofrecen el siguiente:

- uno por 1000 produce el Estado sublínico o embriaguez inicial, con leves mutaciones externas, pero con alteraciones psíquicas poco aparente.
- Uno punto cinco por 1000 da lugar al llamado estado de inestabilidad emotiva, con la inhibición disminuida, ligera ausencia de coordinación muscular y debilitación de la reacción ante los estímulos.
- Dos por 1000 entra ya en el campo de la confusión, don alteración de la sensación, disminución de la sensibilidad al dolor, vacilación al caminar y dificultad al hablar.
- Tres por 1000 puede considerarse como fase de estupor con fuerte disminución de los estímulos, grave falta de coordinación muscular e iniciación de fenómeno de parálisis.
- Cuatro por 1000 da lugar al estado de coma, inocencia, disminución de reflejos, temperatura, subnormal reducción de la circulación, etc.
- Cuatro punto cinco por 1000 se considera como dosis mortal.

Para darse una idea del efecto del licor ingerido sobre el grado de alcoholemia, reproducimos el siguiente cuadro reformado por Zanaldi:

Whisky grs.	Comportamiento	Alcoholemia Grs. 0/00
15	Normal	0.1
30	Sentido de calor, sociabilidad	0.2
60	Euforia, arrogancia, falta de inhibición	0.5
150	Vacilación al caminar, dificultad al hablar, confusión	1.0
240	Retardo sensaciones. Descoordinación motora	1.5
300	Irritabilidad, náuseas , falta de control	2.0
500	Estado de estupor	3.0
700	Estado de coma	4.0
900	Parálisis de los centros respiratorios, muerte.	6.0

Fuente: tesis, Niveles de alcohol en sangre detectados con mayor frecuencia en conductores que han sufrido accidentes de tránsito en el área metropolitana de Guatemala durante el año 2003, año 2005.

Pensold distingue varias tasas límites según el tipo de conductor y las condiciones que ha de ejercer la conducción, según el siguiente cuadro:

INDIVIDUO	De día	De noche, lluvia, nieve etc.
Automovilista	1,5	1,2
Motociclista	1,3	1,0
Carretero	1,5	1,2
Peatón	2,0	1,7

Fuente: tesis, Niveles de alcohol en sangre detectados con mayor frecuencia en conductores que han sufrido accidentes de tránsito en el área metropolitana de Guatemala durante el año 2003, año 2005.

En los Estados Unidos se ha considerado que los límites de alcoholemia pueden resumirse en el siguiente cuadro:

De 0,0 a 0,5 por 1000 Límite de seguridad
De 0,5 a 1,5 por 1000 Límite dudoso. Según el individuo
De 1,5 en adelante Límite ilegal.

Fuente: tesis, Niveles de alcohol en sangre detectados con mayor frecuencia en conductores que han sufrido accidentes de tránsito en el área metropolitana de Guatemala durante el año 2003, año 2005.

Para calcular estas graduaciones de alcoholemia se calcula en líneas generales que cada 15 gramos de alcohol ingerido viene a producir 0,2 por 10 de alcoholemia. Así, una copa de cognac viene a tener 30 gramos de líquido y 15 gramos de alcohol. En un hombre medio de 70 Kilogramos de peso basta la ingestión en una comida de 325 cm³ de vino, de gramos por 1000 de alcohol y una copa de cognac para que se logre la alcoholemia límite de 0,3 por 1000.

Argente, reformando las conclusiones de Oliveira de Sa, considera que el resumen de la alcoholemia, a los efectos médico - legales es el siguiente:

De 0.0 a 0.5 por 1000	Inoperante
De 0,5 a 1.0 por 1000	influencia admisible.
De 1.0 a 1.0 por 1000	influencia posible.
De 1.5 a 2.0 por 1000	influencia probable
De 2.0 a 3.0 por 1000	influencia cierta
De 3.0 en adelante	influencia indiscutible.

Este cuadro está acorde con la tendencia legislativa de la mayor parte de los países.

3.8. Las drogas en la circulación, generalidades

Siempre que se sospeche de la presencia de cualquier clase de drogas en el organismo de un conductor ha de solicitarse la intervención médica legista para la comprobación del caso.

La sospecha puede provenir no solo del comportamiento de la persona, sino también de la presencia en el vehículo de botellas, frascos, jeringas, etc., que contengan o hayan contenido drogas, aún aquellas destinadas a combatir artificialmente el sueño sin llegar a dormir el tiempo necesario, que se dice, afecta especialmente a conductores de vehículos de transporte interregionales o a aquellos que hacen largos recorridos habituales que desean llegar temprano por entregas prontas de mercaderías ya sea abusando de los estimulantes para no sentir fatiga (anfetaminas), y luego barbitúricos para conciliar fácilmente el sueño. Otros usan "meprobamatos" con la misma finalidad y/o para disminuir la tensión o nerviosismos propios de la conducción.

El resultado en general es que los estimulantes perturban el curso normal de los automatismos a la larga, y los barbitúricos, especialmente los de eliminación lenta, producen efectos residuales que les hace tender al sueño inclusive después de "despertados". Inclusive producen alteraciones el uso de productos farmacéuticos que en dosis adecuadas son inofensivos.

3.9. Estimulantes

Estas drogas estimulan el sistema nervioso central. Entre los más usuales se encuentran la cocaína, peyote y otros.

a) Cocaína: el clorhidrato de cocaína se obtiene de las hojas de la coca que se produce especialmente en Colombia, Perú y Bolivia.

Es un gran estimulante, sin embargo médicamente es usada como anestésico local, ilegalmente es vendida en forma de polvo amasado que puede ser descrito como polvo cristalino incoloro.

Los efectos del abuso son de euforia y excitación; produce placer, regocijo, pérdida del apetito, palidez exagerada de la piel, insomnios, pérdida en la percepción y en el tiempo, alucinaciones, tendencias maníacas, sensación de fatiga, dilatación de pupilas y aumento de los latidos del corazón y presión sanguínea, sin razones aparentes.

b) D.M.T.: es una droga sintética derivada, del carbón, en estado sólido, es una sustancia cerosa chocolate; se encuentra en forma líquida, en polvo cristalino o en cápsulas.

No es tan potente como el L.S.D. sin embargo los síntomas, efectos y modo de reacciones son similares; la diferencia es que la D.M.T. es fumada o inyectada

intravenosamente y se siente el efecto después de 15 minutos por más o menos 2 horas.

3.10. Hipnóticos y depresivos

Son aquellos clasificados como depresivos, dada su acción sedante en el sistema nervioso central.

a) Barbitúricos: se usan para provocar sueño, para tratamientos de epilepsia, presión arterial alta y como sedante o calmante en los casos de desórdenes mentales.

En general son polvos blancos cristalinos y sus nombres más recurridos son: amital, nembutal, fenobarbital, seconal, y tuinal, liminal y luminaleta.

Entre sus efectos principales tenemos que producen calma y somnolencia, intoxicaciones o letargos; reflejos impares, dificultad para expresarse, disposición a la pelea; intentos de suicidios, suicidios y muertes accidentales.

Su reconocimiento es similar a los anteriores.

Otras drogas peligrosas: entre ellas se encuentran la heroína, opiáceos, oxicodona, meperdina, metadona, marihuana, etc.

Heroína: es el Diacetylmorphine, en general se obtiene de la Morfina y es 20 o 25 veces más fuerte que la morfina. En su forma pura es un polvo blanco o chocolate claro. Produce efectos eufóricos, depresión cerebral y espinal, estado letárgico y tranquilo, contracción pupilar, disminución del pulso y respiración.

Se reconoce especialmente por la contracción pupilar y cierta falta de reacción al estímulo lumínico directo.

Derivados del Opio: el jugo de amapola es una papaverácea pasta resinosa de color oscuro. La dormidera del opio, pese a que se remonta a 5.000 años a.C., no fue cultivada en gran escala, hasta la guerra China-Japonesa de 1930 cuando los japoneses pagaron a los tenientes chinos a fin de producir la dormidera en el convencimiento de que su consumo por los chinos, les haría más dóciles y menos resistentes.

Se conoce una gran gama de derivados del opio entre los que predominan la morfina, codrina, narcotina, narceína, tebaína, papaverina, criptofina y numerosos otros alcaloides.

En dosis medias es un narcótico, somnífero y astringente y se usa para calmar el dolor en todas sus formas; en grandes dosis es un tóxico, su efecto inmediato se prolonga, hasta por cuatro horas y pueden los consumidores ser reconocidos por producir, relajamiento, alivio del dolor, ansiedad, disminución de la agilidad, euforia,

alucinaciones, etc. todas las cuales producen contracción de la pupila, con disminución de la reacción pupilar ante el estímulo lumínico directo.

Cannabis: entre estos se encuentran los hashish, marihuana y TAC cuyos efectos duran entre dos y cuatro horas. Son de la familia cannabis sativis y la droga es obtenida de la resina de las hojas y de los sotes de las flores.

Son deprimentes que atacan el sistema nervioso central, afecta la mente y los sentidos, hay pérdida en la medida del tiempo y distancia, aumento del pulso, de los latidos del corazón, contracciones musculares, pupilas dilatadas que no reaccionan a la luz; la esclerótica (blanco) se enrojece y se forman ojeras; se reconoce por olor y falta de reacción ante estímulo lumínico directo.

- Resumen de las más importantes

a) Estimulantes anfetaminas: polvo blanco o tableta se pueden colorear artificialmente y las tabletas son, en general, de diversas formas.

Uso Médico: depresión mental, narcolepsia, control del peso.

Uso Ilícito: para causar insomnio por largo tiempo; sensación de altura.

efecto:

- dilatación pupilar,
- hiperactividad,
- pérdida del apetito,
- aumento de pulsaciones,
- resequedad de la boca,
- distorsión del tiempo de las formas y relaciones especiales,
- excitabilidad y charlatanería.

b) Hipnóticos o deprimentes: sustancias empleadas para conciliar el sueño. En general se trata de los barbitúricos.

Características: polvo blanco cristalino. Sus nombres terminan en “al” tales como amital, nombutal, fenobarbital, seconal, tuinal, luminal, etc.

Uso ilícito: produce intoxicación, sueño.

Efectos:

- calma y sueño,
- letargo por intoxicación,
- reflejos impares,
- expresión dificultosa,

- disposición a la pelea,
- contracción pupilar.

Efectos combinados de las drogas estimulantes y deprimentes:

- periodos extensos de intoxicación,
- energía extraordinaria,
- falta de discernimiento,
- produce "intermedio en la tierra".

Deprimentes y alcohol:

- debilitación del sistema nervioso central,
- efecto sinérgico (potencialización),

c) Alucinógenos: (L.S.D.) y (D.M.T.)

Características: polvo cristalino, ampollitas, cápsulas y tabletas, con indicación de tratarse de compuesto del ácido.

Uso ilícito para:

- escape,
- estimulación sensorial,
- distorsión,
- expansión de la mente y conciencia.

Efectos impredecibles, (varía de persona a persona), produce:

- pupilas dilatadas
- falta de orientación,
- perturbación visual,
- disminución de concentración,
- cambios de respiración y pulsaciones.

d) Fármacos: además del uso de las drogas denominadas "peligrosas" existen en el comercio algunas sustancias que son, en esencia, contraindicadas con la conducción; entre ellas se tiene:

Cafeína: aunque el café tomado en dosis inadecuadas es inofensivo y es considerado un buen elemento para mantener "despierto" a los conductores, en dosis intensas produce excitación general llegando hasta producir verdaderos disturbios nerviosos.

La repetida ingestión de café es símbolo de presencia de sueño combatido artificialmente.

e) Drogas estimulantes: existen determinados grupos de fármacos que desencadenan acciones que influyen en la capacidad general para conducir, por producir euforia, apatías o insensibilidades, así se tiene:

Fenacetina y sus derivados tales como Cerebrol, Dolvirán, Escalgin, Calmine, Melabon, Cuadronal, Saridón, Sigapryn, etc., generalmente produce efectos de euforia con sobrestimación de la propia capacidad y amortiguamiento de las sensaciones de cansancio y descanso de funciones fisiológicas.

Fenotiacina y sus derivados denominados neurolípticos atarálicos como el atosil, dibutil, latibon y megafen, generalmente producen disminución de la atención y un retraso en las reacciones.

A continuación se transcribe el Artículo Medicamentos y conducción de Automóviles aparecidas en Carta Médica, publicación del Ministerio de Salud.

Muchos medicamentos, inclusive algunos en venta sin prescripción, pueden interferir con el rendimiento de un enfermo en tareas de rutina o que exigen concentración. Para la mayoría de los pacientes el peligro más grande de estos fármacos es el deterioro de su capacidad para conducir un automóvil. Los estudios sobre el empleo de medicamentos entre los conductores en su mayor parte son retrospectivos y por lo tanto, difíciles de interpretar. O se basan en exámenes de laboratorio y pruebas de conducción simulada en voluntarios normales que usan, a veces, sólo dosis únicas de un medicamento.

f) Drogas sedantes: varias investigaciones de laboratorio sobre efectos de las benzodiazepinas en la destreza para conducir un automóvil indican un riesgo

substantial que dura muchas horas después de una sola dosis. N. Murray (JAMA,173:1760, 1960) comunicó que 68 pacientes que tomaban diariamente de 10 a 100 mg. de clordiazepóxido (Librium; y otros nombres comerciales) tuvieron 10 veces la tasa esperada de accidentes en el curso de 90 días. En otro estudio, cinco dosis de 10 mg de clordiazepóxido administradas durante 36 horas, afectaron en forma adversa el rendimiento de 20 voluntarios (T.A.Betts et al. Br. J. 4:580,1972) Una investigación en Noruega (J.F.W. Haffner et al., J. Traffic Med., 2: 52, 1974) encontró que el 20% de 74 conductores hospitalizados, comprometidos en accidentes, había tomado diazepam (Valium). Los efectos adversos de los sedantes tienden a ser más frecuentes y más graves en los enfermos de edad avanzada.

g) Anti-psicóticos y antidepresivos: en su mayoría, los medicamentos contra la psicosis, como las fenotiazinas o el haloperidol (Haldol), causan un deterioro de la capacidad psicomotora si se administran a individuos normales y posiblemente también a enfermos que lo necesitan, en especial durante los días iniciales del tratamiento. Sin embargo, la terapia eficaz de los trastornos mentales puede mejorar la capacidad para conducir automóviles (P. Bech, Pharmakopsychiat. 8:143, 1975). La somnolencia es más intensa con algunos medicamentos como la clorpromazina (Thorazine), pero se debe esperar con todas las fenotiazinas.

En un estudio, la imipramina (Tofranil; y otros, nombres comerciales) causó un deterioro en el rendimiento de una variedad de tareas en voluntarios normales que tomaron 150 mg en dosis divididas en un día (J.R. WITTENBORN et al,

Psychopharmacol, 51:85, 1976). Los efectos sedantes son frecuentes durante las semanas iniciales de uso de los tricíclicos. Los efectos anticolinérgicos, inclusive midriasis y cicloplejías, pueden ocurrir con los antipsicóticos y los antidepresivos.

h) Otros medicamentos: las dosis recomendadas de un gran número de medicamentos de uso común pueden causar síntomas como ataxia, visión borrosa, diplopía, nistagmo, vértigo, somnolencia y temblor, en particular durante el tratamiento inicial. Entre los fármacos que producen dichos efectos figuran los analgésicos narcóticos, los barbitúricos y otros sedantes, los agentes anti-inflamatorios que no contienen esteroides, los anticolinérgicos, las antihistaminas, los anticonvulsivos, las anfetaminas y los relajadores musculares.

Se ha comunicado que el antihipertensivo metildopa (Aldomet) causa episodios de tipo amnesia, dificultad en los cálculos e incapacidad de concentración (S. Adler, JAMA 230:14287, 1974); asociado con otros antihipertensivos, también pueden producir mareo, vértigo, obnubilación e hipotensión. El Departamento de Transporte de los Estados Unidos le prohíbe a los diabéticos que dependen de la insulina que conduzcan vehículos a motor para el comercio interestatal (Fed. Reg 42:57488, tres de noviembre de 1977).

CAPÍTULO IV

4. Seguros

4.1. Seguro de personas

Es el seguro que cubre los riesgos que afectan a las personas, el contrato de seguro sobre las personas comprende todos los riesgos que puedan afectar a la existencia, integridad corporal o salud de un asegurado.

4.2. Clasificación

En cuanto a una clasificación, ha sido tradicional la de seguros individuales y seguros de grupo o colectivos, según el ámbito subjetivo de actuación.

Así también los podemos clasificar atendiendo al riesgo objeto de cobertura según sea:

1. La vida y dentro de este seguro de vida según cubra el riesgo de muerte o de supervivencia.
2. La integridad física: seguro de accidentes.
3. La salud: seguro de enfermedad, seguro de asistencia sanitaria.

También se pueden incluir dentro de los seguros de personas al seguro de enterramiento o de decesos ampliamente extendido por la geografía hispana.

4.3. Seguros individuales de vida

Cuando el riesgo cubierto es la misma existencia de la persona asegurada se puede dar en dos formas distintas: el riesgo cubierto es la muerte del asegurado o bien el riesgo es la supervivencia del asegurado después de una determinada fecha. Se pueden contratar ambos riesgos simultáneamente.

4.4. Concepto

Uría lo define como “aquel contrato de seguro por el que el asegurador, a cambio de una prima única o periódica, se obliga a satisfacer al suscriptor de la póliza, o a la persona que él designe, un capital o una renta cuando fallezca o llegue a determinada edad la persona asegurada”⁸.

4.5. Clases de seguros de vida

Tradicionalmente se han venido clasificando en:

- Seguros para casos de muerte: en estos la obligación del asegurador esta subordinada a la muerte del asegurado. A su vez pueden ser:
 - Seguro de vida entera: el asegurador se obliga a satisfacer al fallecimiento del asegurado en cualquier época.

⁸ Ghersi, Carlos Alberto. **Accidentes de tránsito: derecho y reparación de daños**. Pág. 39.

- Seguro temporal: la obligación de pagar la indemnización por el asegurador solo surge cuando el asegurado fallece dentro de un determinado período.
- Seguros para caso de vida o supervivencia: la obligación del asegurador está subordinada a la supervivencia del asegurado a una determinada edad o fecha. A su vez pueden ser:
 - Seguro de capital diferido: cuando el asegurador se obliga, sencillamente a pagar determinada suma si el asegurado esta vivo en una cierta fecha.
 - Seguro de renta: cuando el asegurador se obliga a pagar una renta en vez de un capital.
- Seguros mixtos: combinan los seguros para caso de muerte o para caso de supervivencia, a su vez pueden ser:
 - Seguro mixto ordinario: el asegurador se obliga a pagar tanto si muere el asegurado o sobrevive a una determinada fecha.
 - Seguro a término fijo: el asegurador se obliga a pagar un capital a una fecha determinada, sea al propio asegurado, si entonces viviera, sea al beneficiario designado, pero cesando la obligación de pagar la prima si el asegurado falleciera antes de ese término.

4.6. La póliza

Se documenta al igual que los demás contratos de seguros, pero la póliza debe tener unas menciones específicas, tales como los derechos de rescate y reducción de la

suma asegurada y los anticipos. Aunque se han desarrollado pólizas de seguros de supervivencia a la orden o al portador, generalmente serán pólizas nominativas.

4.7. Elementos personales del contrato

a) Asegurado: persona física sobre cuya vida se hace el seguro, de manera que su muerte o supervivencia, en un momento contractualmente fijado, obliga al asegurador a satisfacer el capital o renta asegurados. La Ley de Contratos de Seguros prohíbe el seguro para el caso de muerte sobre la cabeza de menores de 14 años o de incapaces. Si el asegurado tiene más de 14 años y menos de 18 años de edad, en los seguros de fallecimiento y en todo caso en los de supervivencia, será necesaria la autorización por escrito de los representantes legales.

El asegurado puede coincidir con el tomador o contratante o bien ser una persona distinta. En este último caso estamos ante un seguro de vida de un tercero y en este caso si el seguro es de fallecimiento es necesario el consentimiento, de ese tercero, por escrito.

b) Tomador del seguro: también llamado contratante, es la persona que estipula el contrato con el asegurador y firma la póliza, asumiendo las obligaciones que ésta le impone: pagar la prima, fundamentalmente. Si pagó la prima le corresponde la designación del beneficiario, el rescate de la póliza, etc.

c) Beneficiario: titular del derecho a la indemnización. La persona a favor del cual se contrata el seguro y ha de percibir en su día del asegurador el capital o renta.

El tomador puede designar al beneficiario sin consentimiento del asegurador. La designación deberá hacerse en la póliza, bien nominativamente, o bien determinándole de algún otro modo indudable, mediante una designación genérica: a favor de mis hijos; a favor de mi mujer o mis herederos. La expresión genérica de mis hijos se entenderá que se hace a favor de todos los descendientes con derecho a la herencia.

Si la designación es a favor de los herederos, se entenderá que se hace a favor de los herederos sin mayor especificación, ya sean del tomador, del asegurado o de otra persona que a la muerte del asegurado tengan esa consideración. La designación de cónyuge como beneficiario atribuirá tal condición al que lo fuera en el momento de la muerte del asegurado. Los beneficiarios conservarán su derecho, aunque renuncien a la herencia. La designación de varios beneficiarios hará que la indemnización, salvo pacto en contrario, sea en proporción a la cuota hereditaria, inclusive si no se acepta la herencia. En caso de renuncia de un beneficiario, los demás ostentan un derecho legal de acrecer inter vivos.

El tomador del seguro podrá modificar la designación del beneficiario, haciendo nueva designación en la póliza, en una declaración posterior escrita y comunicada al asegurador o en testamento. Si en el momento de la muerte del asegurado no hubiera beneficiario concretamente designado ni reglas para su determinación, el capital

formará parte del patrimonio del tomador. El beneficiario igualmente puede ser revocado en cualquier momento anterior al siniestro o vencimiento de la póliza, salvo que la designación realizada fuera irrevocable. La revocación deberá hacerse en la misma forma establecida para la designación, no obstante la designación testamentaria solo podrá revocarse por otra de la misma naturaleza.

El derecho del beneficiario es un derecho autónomo, que no nace a través del mecanismo de la cesión del tomador, nace de la base de un contrato de seguro. De aquí que la ley establezca que la prestación del asegurador deberá ser entregada al beneficiario, en cumplimiento del contrato, aún contra las reclamaciones de los herederos legítimos y acreedores de cualquier clase del tomador del seguro. No obstante se reconoce el derecho de los herederos y acreedores del tomador sobre las primas satisfechas en fraude de sus derechos. En caso de concurso del tomador, los órganos de gestión y representación de los acreedores podrán exigir al asegurador la reducción del seguro.

d) Objeto del contrato, el riesgo: en los seguros de vida para casos de muerte, el riesgo asegurado es la muerte efectiva, en sentido biológico, habiendo de equiparar a esta la declaración judicial de fallecimiento. En los seguros para casos de supervivencia, el riesgo consistirá, por el contrario, en la propia supervivencia del asegurado a una fecha determinada. En los seguros mixtos, ambos riesgos. En España la ley admite el principio de la cobertura global del asegurador, de forma que solo se libera de su

obligación si el fallecimiento del asegurado tiene lugar por alguna de las circunstancias expresamente excluidas en la póliza: vuelo sin motor, parapente... etc.

Si el evento se produce por una actuación dolosa del beneficiario, el derecho a la indemnización se integra en el patrimonio del tomador. Salvo pacto expreso, también se excluye el suicidio, en el primer año desde la conclusión del contrato.

e) La prima: es la cantidad a pagar por el tomador del seguro. La prima del seguro de vida se calcula técnicamente sobre la base de las tablas de mortalidad y se rige por tarifas oficialmente aprobadas. La prima generalmente se calcula de manera que en una primera etapa supere la curva del riesgo, para que los excedentes de primas, capitalizados y convenientemente invertidos, permitan compensar en el futuro el defecto de prima que necesariamente se producirá con el aumento de la edad o proximidad del vencimiento del contrato. Los excedentes de primas correspondientes a riesgos futuros, recogidos en el patrimonio de la empresa aseguradora van formando la llamada reserva matemática de cada contrato.

- Reducción de la póliza: el impago de la prima por el tomador, en el seguro de vida, ofrece especiales características. Una práctica tradicional consagró el principio de que la falta de pago de la prima no abría paso a la rescisión del contrato. La Ley española recoge este principio.

- Rescate de la póliza: consiste en la facultad del tomador o contratante de denunciar el contrato percibiendo del asegurador el importe de la reserva matemática de dicho contrato.

Para el ejercicio de esta facultad es necesario que la póliza reconozca y regule la misma. La Ley le concede a partir del pago de la segunda anualidad (Artículo 96 L.C.S.). En su ejercicio no es necesario el consentimiento de la compañía.

- Anticipos sobre las pólizas: la Ley española otorga al tomador la facultad de solicitar al asegurador anticipos sobre la prestación asegurada, una vez satisfecha las dos anualidades de primas. En el caso de que se hubieran concedido dichos anticipos y se quisiera rescatar el seguro, la cantidad que podrá percibir como valor de rescate quedará minorada en el importe de dichos anticipos y, en su caso, de los intereses devengados por los mismos y no satisfechos por el tomador.

Estos anticipos no tienen la naturaleza de préstamos, pues no es obligatoria. La devolución del capital por quien los reciba, son entregas o anticipos "solvendi causa". Por último hay que señalar que los mismos se deducirán de la indemnización que haga el asegurador.

- Pignoración y cesión de las pólizas: el tomador puede ceder o pignorar la póliza en cualquier momento, siempre que no haya sido designado beneficiario con carácter irrevocable. La cesión transmite al cesionario los derechos derivados de aquella. La

prenda de la póliza es una operación por virtud de la cual el deudor garantiza el pago de su deuda con el capital o suma asegurada.

Si la póliza se ha emitido a la orden, la cesión o pignoración se hará por endoso. En cualquier caso, el tomador deberá comunicar por escrito fehacientemente al asegurador la cesión o pignoración realizada.

f) Pago de la suma o renta asegurada: en los seguros de vida el daño se calcula anticipadamente (forfait) con arreglo a criterios subjetivos. La liquidación no presenta, por tanto, problemas, ya que una vez producido el siniestro o el evento se debe en su totalidad la suma asegurada. El pago incumbe al asegurador previa justificación por el beneficiario del hecho determinante del vencimiento del seguro: la muerte o la supervivencia del asegurado. La muerte dolosa del asegurado por el beneficiario, priva a éste de su derecho a la indemnización que pasará al patrimonio del tomador. Igual efecto se producirá si muere el asegurado y no hay designación del beneficiario.

4.8. Seguro de accidentes

Seguro de accidentes, cuando el riesgo que se quiere prevenir es la posibilidad de sufrir un menoscabo físico personal como consecuencia de un accidente.

Este seguro cubre la lesión corporal por causa de accidentes. A estos efectos la Ley de España define al accidente como aquella lesión corporal que deriva de una causa

violenta, súbita, externa y ajena a la intencionalidad del asegurado, que produzca invalidez temporal, permanente o muerte.

Las pólizas configuran cuidadosamente el riesgo cubierto mediante un sistema de delimitaciones, principalmente causales.

Como en el contrato de seguro de vida, se pueden designar beneficiarios por el contratante asegurado que percibirán la indemnización: capital asegurado, en el caso de muerte.

De no existir beneficiarios, pasará el derecho a los herederos del fallecido. En el supuesto de invalidez permanente, el valor del daño indemnizable se determina con arreglo a una escala de porcentajes adecuada a las distintas manifestaciones o clases de incapacidad. En la incapacidad temporal se abona al asegurado una cantidad o dieta asegurada por el tiempo que dure la incapacidad. La provocación voluntaria del siniestro por parte del asegurado libera al asegurador del cumplimiento de su obligación. La póliza puede extenderse a la cobertura de los gastos sanitarios, siempre que se realice de acuerdo con las condiciones pactadas. Esta modalidad del seguro de personas es la única del ramo en el que el Consorcio de Compensación de Seguros entra en relación con los riesgos extraordinarios.

Se puede asegurar también el riesgo de sufrir una invalidez, estableciendo el pago de una cantidad para el caso de la invalidez permanente absoluta o total y cantidades a determinar según un baremo o escala si la invalidez es parcial.

4.9. Accidente de tránsito

Un accidente de tránsito, accidente automovilístico o siniestro de tráfico es un accidente en el que se ve involucrado al menos un automóvil u otro tipo de vehículo de transporte por carretera.

Los accidentes de tránsito tienen diferentes escalas de gravedad, el más grave se considera aquel en el que resultan víctimas mortales, bajando la escala de gravedad cuando hay heridos graves, heridos leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados.

Siempre hay una causa desencadenante que produce un accidente, que se puede agravar de forma considerable si por él resultan afectadas otras personas, además de la persona que lo desencadena.

Asimismo, un accidente puede verse agravado si no se ha hecho uso adecuado de los medios preventivos que no lo evitan pero reducirían su gravedad. Por ejemplo, no llevar ajustado el cinturón de seguridad o no llevar puesto el casco si se conduce una motocicleta.

Causas de los accidentes de tránsito: según la doctrina generalmente aceptada, la seguridad en el tránsito depende del equilibrio en que se encuentran tres factores; la vía, incluyendo en ello las condiciones ambientales, el vehículo y el conductor o peatón (factor humano).

Para que se mantenga ese equilibrio es necesario entonces la concurrencia idónea de estos tres elementos. Basta que uno de ellos falle para que se rompa el equilibrio y empiece a actuar como factor de contrapeso.

La vía no es un elemento pasivo en el accidente, como muchos piensan, influye directamente en todos ellos; no solo soporta el tránsito vehicular sino que aporta y a veces considerablemente, un factor que unido a otros permite la movilización y principalmente la detención de los móviles.

Pero la legislación la ha ubicado de tal manera que las posibles deficiencias de las vías, incluyendo el medio ambiente, se mantengan como causas directas en contadas ocasiones; cuando se constata que influye imprevistamente en el factor humano. Igual cosa sucede con el factor vehículos por las razones señaladas anteriormente.

Solo queda entonces como factor preponderante el elemento humano con sus defectos y virtudes, con sus aptitudes, capacidades y limitaciones, ya sea que actúe como conductor o peatón y también pasivamente como pasajero.

Los accidentes de tráfico suelen ocurrir principalmente por los siguientes factores:

Factor humano: los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes a la culpabilidad del conductor causante, dependiendo de la legislación de tránsito o relacionada de cada país, los siguientes:

- Conducir bajo los efectos del alcohol (mayor causalidad de accidentes), medicinas y estupefacientes.
- Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor, tales como:
 - Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (choque frontal muy grave).
 - Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tránsito.
 - Circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante).
 - Conducir a exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes).
 - Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche.
- Salud física y mental del conductor o peatón no aptas. (Ceguera, daltonismo, sordera, etc.).
- Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras).

Factor mecánico:

- Vehículo en condiciones no adecuadas para su operación (sistemas averiados de frenos, dirección o suspensión).
- Mantenimiento inadecuado del vehículo.

Factor climatológico y otros:

- Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos.
- Semáforo que funciona incorrectamente.

Seguridad vial: la seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tráfico o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un accidente. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier vehículo de transporte terrestre (colectivo, camión, automóvil, motocicleta y bicicleta).

Seguridad activa o primaria: aquella que asiste al conductor para evitar un posible accidente, por ejemplo:

- Luces de giro y de freno, incluyendo la luz superior centrada de frenado.
- Antilock Brake System (ABS) con reparto electrónico de frenada (EBV).
- Control de estabilidad (ESP), con EDL.

- Control de tracción
- Visibilidad del conductor, espejos, eliminación de puntos ciegos, y otras ayudas de control como radares, comunicación de seguridad inalámbrica del vehículo y visión nocturna.

Seguridad pasiva o secundaria: aquella encargada de minimizar las consecuencias negativas de un accidente durante el transcurso de este.

- Reposacabezas correctamente diseñados.
- Airbag
- Cinturón de seguridad
- Zonas de deformación dispuestas para absorber la energía de la colisión
- Construcción del chasis pensada para proteger a los pasajeros.
- Refuerzo de las partes estructurales laterales.
- Sistema Procon-ten.

Seguridad terciaria: aquella encargada de minimizar las consecuencias negativas de un accidente después de que este haya sucedido.

- Cierre automático de la inyección de combustible para impedir incendios.
- Depósito de combustible y elementos auxiliares diseñados para evitar el derrame de combustible en caso de colisión (coches como el Ford Pinto se hicieron famosos por descuidar esta precaución).

- Aviso automático a centro de emergencias después de un accidente (opcional en algunos vehículos norteamericanos).
- Puertas diseñadas para una fácil apertura después del accidente.
- Hebillas del cinturón de seguridad de fácil apertura.

Seguridad de bebés y niños: la seguridad automovilística es crítica en estos casos, sobre todo considerando que los dispositivos existentes no han sido diseñados para ellos. En muchos países (por ejemplo, en los Estados miembros de la Unión Europea) es obligatorio el uso de mecanismos de retención apropiados al peso y la altura; desde sillas especiales hasta elevadores que impidan que el cinturón de seguridad provoque asfixia si ocurre un accidente. En todos los casos se deben utilizar siguiendo las instrucciones de los fabricantes y debe recordarse el peligro que puede representar para un bebé o niño la bolsa de aire del asiento del acompañante.

Seguridad de mujeres embarazadas: las embarazadas deberían utilizar en todos los casos el cinturón de seguridad; existen prolongadores especiales para mejorar la comodidad al usarlos.

CAPÍTULO V

5. Derecho comparado

5.1. Legislación de tránsito, República Dominicana

Conceptos básicos: Artículo 1. ACERA: Parte de una vía pública limitada por la vía del contén y la línea de las propiedades adyacentes destinada exclusivamente para el uso de los peatones. AUTOMÓVIL: Todo vehículo de motor diseñado para transportar hasta nueve pasajeros BICICLETA: Todo vehículo de dos ruedas una delante de la otra, impulsado por fuerza muscular. CALZADA: Parte de una vía pública destinada al tránsito de vehículos que corresponde al área ocupada por el pavimento. CONDUCTOR: Toda persona que dirige, maniobra o se halle a cargo del manejo directo de un vehículo, durante su utilización en la vía pública. (sic)

Derecho de paso: La preferencia de un peatón o un vehículo para proseguir su marcha sin interrupción. DUEÑO O PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO: Cualquier persona física o moral que tenga registrado a su nombre un vehículo en la Dirección General de Rentas Internas. LICENCIA DE CONDUCIR: Autorización expedida a una persona de acuerdo con la para manejar determinado tipo de vehículos. PEATON: Toda persona que se encuentre a pie en la vía pública. VEHICULO: Todo artefacto que sirva para transportar personas o cosas por una vía pública, exceptuando aquellos que se usan sobre vías férreas. (sic)

La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito: es la obligación de reparar los daños y perjuicios producidos por sí o por otro. Elementos constitutivos: A) La falta B) El Daño o Perjuicio C) La relación de causa a efecto entre la falta y el daño.

La falta: en una decisión de fecha 8 de abril del 1960 la Suprema Corte de Justicia define la falta como el incumplimiento de una obligación preexistente, consistente en una acción cuya ejecución estuviera a cargo del agente o en una omisión o abstención de cumplir. Mediante otra decisión de fecha 8 de junio del 1969 considera que la falta es un error de conducta. Clases de falta: está dividida en: A) Falta Intencional y B) Falta no Intencional; La falta intencional es la que comete una persona cuando con intención causa un daño a otro. La falta no intencional es la que comete una persona y que no tiene la intención de cometer el daño. Es necesario distinguir que la falta que se determina en ocasión de un accidente de tránsito de vehículo de motor es delictual porque se deriva de la violación a una ley penal, es decir que la misma es extracontractual, pero es necesario distinguir que la misma es una falta no intencional por efecto de lo dispuesto en el Artículo 49 de la Ley 241 del 1967, sobre tránsito de vehículos. Prueba de la falta: es evidente que las reglas de prueba de la falta están subordinadas a lo prescrito en el CPP, y la misma corresponde a la víctima de haberla sufrido.

El daño o perjuicio: es necesario que para la existencia de la responsabilidad civil exista no solo un derecho lesionado sino también un daño comprobable. Lo que persigue la responsabilidad civil es la reparación del daño, el mismo está

fundamentado en la prescripción del Artículo 1382 del Código Civil. CLASES DE DAÑOS A) Los Daños Morales son la consecuencia obligada del dolor y del sufrimiento producido por las heridas producidas. Es evidente que una persona que haya recibido lesiones a causa de un accidente de tránsito, así como el padre por la muerte de un hijo; B) Los Daños Materiales son los que sufre una persona como consecuencia del daño a una cosa que le pertenece o posee. TIPO DE DAÑOS MATERIALES 1) Daño emergente: es el daño inmediato que recibe la cosa a su valor, al momento del accidente, es el daño comprobable 2) Lucro Cesante: Son las ganancias que legítimamente se pueden dejar de recibir a causa de los daños recibidos por la cosa. Requisitos del daño o perjuicio: el daño debe de estar sometido a tres requisitos para que sea reparable. A) Que sea cierto y actual: es decir que este debe de existir, estar basado en un hecho cierto no hipotético, su existencia no debe de ser cuestionada. B) No debe de haber sido reparado: cuando ha sido reparado no sirve de base para constituir responsabilidad; en materia de tránsito el daño es reparable de dos formas 1) el cobro de indemnizaciones y 2) el cobro de una póliza de seguros. C) Debe de ser personal: Es decir que no se puede solicitar resarcimiento por el daño y perjuicio recibido por otro; debe ser la consecuencia directa del daño.

La apreciación del daño: La Suprema Corte de Justicia estatuyó en el sentido de que los jueces son soberanos de apreciar y evaluar el daño. Prueba del daño: está sometida a las mismas reglas de la falta y por igual corresponde a la víctima probar su existencia.

Relación de causa a efecto entre la falta y el daño: es necesario que exista una relación de causalidad entre la falta y el daño, es decir que el daño recibido debe ser a consecuencia de la falta. El causante del daño solo tiene la obligación de reparar los daños a causa de su falta. El vínculo de causalidad se presume.

La responsabilidad por el hecho personal: es necesario destacar que la responsabilidad nacida en ocasión de un accidente de tránsito de vehículos, es una responsabilidad delictual, ya que la misma nace por la violación a una Ley penal como lo es la 241 del 1967. En esta materia la responsabilidad nace cuando con ocasión del manejo de un vehículo se produce un accidente y se ocasionan daños ya sea por el propietario del mismo o por el hecho personal del conductor del vehículo.

La responsabilidad por el hecho de otro: está fundamentada en lo prescrito en el Artículo 1384 del Código Civil y se adquiere por los daños causados por otro de quien se debe de responder. Es necesario distinguir quien debe de responder y por quien se debe de responder. El comitente es aquel con capacidad de dar órdenes e instrucciones al que está bajo su dependencia. El Preposé es el subordinado que recibe las órdenes e instrucciones de parte del comitente. Requisitos de esta responsabilidad A) La relación del comitente al Preposé, B) Un vínculo entre el hecho del Preposé y las funciones asumidas C) Una falta imputable al Preposé.

Fundamento en materia de tránsito: mediante decisión de fecha 20 de mayo del 1998 (B. J. 1050, Pág. 171) la Suprema Corte de Justicia estableció el siguiente criterio:

Considerando: que la persona que conduce un vehículo de motor se presume, hasta prueba en contrario que lo hace con la autorización del propietario. Es evidente que esa prueba en contrario no le corresponde a la víctima del daño. La Ley de seguros y fianza, la subordina a la condición de que la conducción del vehículo se haga bajo la autorización del propietario o del asegurado. Además establece que si se da esa condición el propietario o asegurado es comitente del conductor del vehículo. Esta presunción admite prueba en contrario bajo los mismos parámetros de la responsabilidad civil por el hecho del otro.

Causas excluyentes de la responsabilidad por el hecho de otro: mediante la misma decisión la Suprema Corte de Justicia estableció el criterio de que para admitir la prueba en contrario de la relación de comitencia deben de existir las siguientes características: A) Que la solicitud de traspaso haya sido depositada con anterioridad al accidente de que se trate; B) Cuando se pruebe mediante un documento dotado de fecha cierta que el vehículo haya sido traspasado en propiedad a otra persona. C) Cuando se pruebe que el mismo haya sido objeto de un robo y el propietario pruebe la sustracción del mismo antes del accidente que se le imputa.

Causas liberatorias de la responsabilidad civil: en materia de accidentes de tránsito la causa liberatoria de la responsabilidad civil lo es la no retención de la falta al causante del daño, pero existen otras causas que lo liberan, las cuales son comunes a todas las clases de responsabilidad civil, y que se denominan: A) la falta de la víctima, B) el caso fortuito o fuerza mayor, C) el hecho de un tercero.

La falta de la víctima constituye una causa que libera al demandado cuando el hecho calificado de falta es apreciado como imprevisible e inevitable. Un hecho es considerado como imprevisible e inevitable y por lo tanto liberatorio de responsabilidad cuando el demandado haya actuado conforme a la prudencia para evitar el daño.

El caso fortuito o la fuerza mayor constituyen una causa liberatoria de responsabilidad civil cuando el acontecimiento señalado como tal constituye un hecho, cuyos efectos sean absolutamente debido a un hecho imprevisible e inevitable.

El hecho de un tercero constituye una causa liberatoria, cuando este hecho se presenta con las mismas características de la falta de la víctima y del caso fortuito o fuerza mayor y posee los siguientes requisitos: a) El hecho del tercero debe ser ajeno al demandado y b) El hecho del tercero debe de ser culposo.

La acción civil: procedimiento conforme al Artículo 50 del Código Procesal Penal, para el resarcimiento de los daños y perjuicios causados o para la restitución del objeto material del hecho punible, puede ser ejercido por todos aquellos que han sufrido por consecuencia de este daño, sus herederos y sus legatarios, contra el imputado y el civilmente responsable. La acción civil accesoria solo puede ser ejercida mientras esté pendiente la persecución penal. La acción civil se inicia durante la fase preparatoria y antes de que se formule la acusación o conjuntamente con esta, debe de presentarse ante el Ministerio Público.

Sujetos procesales: en la acción civil llevada accesoriamente a la acción pública en materia de tránsito concurren varias partes que son:

- a) El Imputado
- b) El Actor civil constituido y víctima
- c) Tercero civilmente responsable
- d) Asegurador
- e) Asegurado.

El imputado: se considera imputado a la persona en contra de quien se lleva un proceso, por la presunta infracción a una norma del tipo penal.

El actor civil constituido y víctima: es quien reclama la reparación del daño recibido. Es necesario analizar quien tiene derecho a reclamar.

Derecho a reclamar en cuanto a los daños materiales: los daños materiales solo pueden ser reclamados por el propietario de la cosa que haya recibido los daños, en caso de vehículos de motor y similares por quien figure como propietario en la matrícula del mismo o documento con fecha cierta; en caso de propiedad inmobiliaria por quien figure como propietario en el certificado de títulos o documento con fecha cierta; y en caso de muebles según las reglas del Código Civil en cuanto a la posesión de los muebles.

En cuanto a los daños corporales (lesiones) o muerte: los daños corporales (lesiones) solo pueden ser reclamadas por quien las haya sufrido. En caso de muerte como consecuencia del accidente, conforme a lo establecido en el Artículo 83.2 del Código Procesal Penal es evidente que las reclamaciones las podrán hacer el cónyuge, conviviente notorio, hijo o padre biológico o adoptivo, parientes dentro del tercer grado de consanguinidad o segundo de afinidad y a los herederos, como titulares del daño, se parte del daño inminente por la dependencia económica y afectiva que se destruye.

En cuanto a la concubina, la jurisprudencia dominicana mediante decisión de fecha 17 de octubre del año 2001 admitió el derecho a demandar y reclamar indemnizaciones por daños y perjuicios recibidos por parte de la concubina, sujeta a las siguientes condiciones: A) Una convivencia idéntica con el desarrollado en los hogares de las familias fundadas en el matrimonio, lo que se traduce en una relación pública y notoria, quedando excluidas las basadas en relaciones ocultas y secretas; B) Ausencia de formalidad legal en la unión; C) Una comunidad de vida familiar estable y duradera, con profundos lazos de afectividad; D) Que la unión presente condiciones de singularidad, es decir que no existan de parte de los dos convivientes iguales lazos de afectos o nexos formales de matrimonio con otros terceros en forma simultánea, o sea, debe de existir una relación monogámica, quedando excluidas las relaciones que en sus orígenes fueron pérfidas, aún cuando haya cesado esta condición por la disolución posterior del vínculo matrimonial de uno de los integrantes, de la unión consensual con una tercera persona, E) Que esa unión familiar de hecho esté integrada por dos personas de distintos sexos sin estar casados entre sí. En cuanto a los familiares la

Suprema Corte de Justicia mediante decisión de fecha 14 de abril del 1998, (B. J. 1049) estatuyó, estableciendo el criterio de que contrario a la prerrogativa de los ascendientes, cónyuge superstite o superviviente e hijos de no tener que probar los daños morales que el hecho ilícito les ha causado, las demás personas que tengan cualquier otro tipo de vínculo familiar, sanguíneo o por afinidad con la víctima de un accidente tienen la obligación de probar que existía entre ellos y el occiso dependencia económica o una comunidad afectiva tan real y profunda que amerite una indemnización, ya que el solo interés afectivo no basta.

El tercero civilmente responsable: resulta ser el propietario del vehículo causante de los daños. El Asegurador: es la razón social que asegura los riesgos de los vehículos, de acuerdo a lo estipulado en la Ley 146 del 2000 sobre seguros y fianzas, es quien debe de responder por los daños causados por el vehículo de su cliente, hasta el límite de la póliza contratada. El Asegurado: es quien contrata la póliza de seguros con el asegurador, es decir, se hace beneficiario de la cobertura de la póliza.

Análisis de las enmiendas a la Normativa de Tránsito en la República Dominicana: en lenguaje filosófico, responsabilizar implica la posibilidad de preguntarle a otro obligándole a dar explicaciones y aún a conceder una satisfacción. López Olaciregui dice que un planteo de responsabilidad se compone de tres supuestos: a) un acto de un individuo, b) un deber, c) una infracción; cuando el acto no se ajusta al deber el individuo incurre en responsabilidad.

Para Atilio Alterini el sentido estricto de la palabra responsabilidad se circunscribe a la reparación, deriva de sanción.

Este sentido limitado de la responsabilidad, que es común a todos los incumplimientos del deber violado, que acerca la sanción hasta fundirse con ella compete a la reparación civil.

Este tema de la responsabilidad fue estudiado por medio del concepto de la obligación desde el derecho romano antiguo hasta el derecho moderno. Para los hermanos Mazeaud, una persona es responsable siempre que deba reparar un daño.

En el marco de nuestro tema observaremos desde el punto de vista del tránsito en la República Dominicana. La responsabilidad en materia de tránsito a la luz de la Ley 241 sobre tránsito y vehículo de motor.

La Ley 241 de tránsito de vehículos de motor es en la cual se encuentra toda la información sobre señales de tránsito, reglas de seguridad y conocimientos de mecánica.

La regla en República Dominicana es conducir por la derecha, al igual que en Estados Unidos y Latinoamérica. Para rebasar vehículos se utiliza siempre el lado izquierdo.

El conductor de la derecha tiene derecho al paso y usted tiene derecho al paso sobre el conductor, que se encuentra a su izquierda. Todo conductor debe ceder derecho de paso a los peatones que crucen por un paso de peatones, el conductor debe además tomar medidas para no arrollar a ningún peatón a pesar de que éste estuviera caminando de forma incorrecta.

El capítulo relativo al seguro obligatorio de vehículos de motor y remolques, define los siguientes términos: accidente; asegurado; asegurador; conductor; licencia de conducir; vehículos de motor; remolques; pasajeros; propietario; y marbete.

Toda persona física o moral, incluyendo al Estado dominicano y sus instituciones, cuya responsabilidad civil pueda ser exigida por razones de daños materiales, corporales o morales derivados de los últimos, causados a terceros por un accidente ocasionado por un vehículo de motor o remolque, está obligado a mantenerlo asegurado bajo una póliza que garantice la responsabilidad antes señalada.

En ese sentido, todos los vehículos de motor o remolques asegurados deberán llevar un marbete expedido por el asegurador, en el que conste la vigencia de la póliza, los datos del vehículo y el monto de cobertura de fianza judicial.

Los viajeros procedentes del exterior y que ingresen temporalmente uno o varios vehículos para ser utilizado en el territorio deben obtener el seguro establecido por esta Ley solo por el periodo de permanencia en el país.

Se exceptúa del seguro que se establece por la Ley 146-02 a los funcionarios diplomáticos extranjeros acreditados en el país, de naciones donde exista la misma excepción para los funcionarios diplomáticos dominicanos.

A los fines de aplicación del seguro obligatorio de vehículos de motor, se entiende por terceros todas aquellas personas que no han sido parte, ni han estado representadas en el contrato de seguros.

Ante los problemas que presenta el sector como consecuencia del solape de funciones entre las instituciones ligadas al mismo al igual que la competencia Interinstitucional, el vacío institucional, entre otras causas, gravitaron negativamente en el sector y generan problemas sociales, económicos y ecológicos; los cuales motivan a una revisión de la planificación, la programación y el control de las inversiones en el sector transporte, lo que conlleva a la creación de un organismo único que consolida el sector en una sola y coherente estrategia de desarrollo, permitiendo los intercambios intrasectoriales, así como la formación del producto nacional bruto y el desarrollo de la economía nacional.

Teoría del representante: cuando hablamos del seguro obligatorio del vehículo de motor debemos tomar en cuenta la teoría del representante en cuanto la persona responsable. El deudor es garante del tercero encargado de ejecutar, porque este último lo representa, y por consiguiente se confunde con él. La representación puede ser conferida por la Ley que es el caso de la compañía de seguro. Al lado de los representantes legales se encuentra el representante convencional.

En el caso de los seguros la Ley permite que el asegurado, pueda asegurarse en todas las partes por su representante, debe considerarse como una falta de su representado, pero cuando no hay un texto que resuelva la dificultad, la falta del representante debe considerarse como una falta del representado, se considera como si el deudor hubiese cometido, por sí mismo una falta grave. La solución es severa pero se impone.

El derecho a la reparación, puede ser convencionalmente modificado, después de la realización del daño.

Prohibiciones: queda prohibido por la Ley 146-02 a los aseguradores y reaseguradores lo siguiente:

- Servir como garante solidario bajo contrato de fianza o en cualquier otra forma;
- Conceder préstamos con garantía de sus propias acciones;
- Hacer inversiones de las reservas obligatorias, distintas de las señaladas en la Ley 146, o en exceso de los límites fijados en la misma;
- Otorgar préstamos hipotecarios por un plazo mayor de 3 años, que no sean amortizables por cuotas periódicas y conceder períodos de gracia para el pago de amortizaciones, sin pago de interés;
- Otorgar créditos a personas naturales o morales domiciliadas fuera de la República Dominicana;
- Conservar en su poder, por más de dos años, los bienes inmuebles adquiridos en pago de obligaciones a su favor. Los bienes así adquiridos deberán ser vendidos

dentro del plazo indicado, pero la Superintendencia podrá prorrogar ese plazo; no obstante, los aseguradores o reaseguradores podrán conservar en su poder estos bienes cuando signifiquen inversiones de sus reservas libres;

- Participar en sociedades mercantiles de responsabilidad ilimitada y explotar por su cuenta instalaciones mineras, establecimientos mercantiles o industriales, fincas rústicas o cualquier otra empresa de carácter especulativo;
- Afianzar a sus funcionarios y administradores o aceptarlos como obligados solidarios, así como otorgar fianzas en la que los mismos aparezcan como beneficiarios;
- Computar para la inversión de sus reservas las acciones u obligaciones emitidas por compañías en las cuales tengan interés determinante, sujeto a ciertas excepciones;
- Participar en el capital de compañías de corredores de seguros, agentes locales y ajustadores, prohibición que se extiende también a los accionistas y empleados de las compañías de seguros y reaseguros, que no podrán ser accionistas de las compañías de corredores de seguros, agentes locales y ajustadores;
- Que los aseguradores y reaseguradores depositen en cuentas bancarias los ingresos provenientes de sus operaciones a nombre de otras empresas, instituciones, persona física o moral, o cuentas que no sean las correspondientes a la compañía;
- Que las compañías de seguros y reaseguros inviertan más del 30% de las reservas, en el consorcio económico o empresas afiliadas al grupo que pertenezca;

- Que las compañías que operen en seguro de vida individual participen en garantías financieras; asimismo las compañías de reaseguros no podrán aceptar en ningún caso participación en riesgo de garantías financieras.
- Organismos reguladores en las operaciones de seguros

De la superintendencia de seguros: la superintendencia de seguros es una institución descentralizada, estatal, investida con personalidad jurídica, patrimonio propio y facultad para contratar, demandar y ser demandada. Esta entidad es la única que está facultada para realizar las investigaciones pertinentes, con el fin de determinar cuáles son las personas que realizan operaciones de seguros y fianzas. Esta será fiscalizada por la contraloría general de la República.

Esta institución fue creada por la Ley no.400 del 9 de enero del 1969, ésta disfruta de autonomía financiera en el área de gastos, ya que sus ingresos provendrán de las aplicaciones de el 30% al total de los ingreso por concepto de ITBIS, aplicado a la prima de seguro, debiendo manejarse sometido por el superintendente a la secretaría de estado de finanzas y bajo las inspecciones que puede disponer la contraloría general de la república.

La Superintendencia de Seguros está facultada para ajustar, mediante resolución motivada, previa consulta con los aseguradores y reaseguradores establecidos en el país, el capital mínimo suscrito y pagado requerido a las aseguradoras, así como la proporción de éste que se destinará al Fondo de Garantía.

La Superintendencia de Seguros está encargada de la supervisión y fiscalización del régimen legal de las operaciones de las aseguradoras, reaseguradoras, intermediarios y ajustadores. En términos generales, tiene la responsabilidad de velar por el cumplimiento de la Ley, las resoluciones y los Reglamentos normativos que rijan la materia.

Esta misma institución aprueba los contratos de seguros y fianzas tales como:

- Los seguros sobre la vida y la salud de personas
- Los seguros sobre bienes situados en la República Dominicana o el extranjero
- Los seguros de casas o de nave, aeronaves y cualquier clase de vehículo matriculado en el país o que ingrese bajo régimen de internamiento temporal.
- Los seguros de transporte de carga de importaciones
- Las fianzas de toda índole sobre obligaciones en la República Dominicana.

No tendrá aplicaciones cuando sea contrario a tratados o acuerdos internacionales, cuando se trate de seguro de líneas excedentes.

Oponibilidad de Sentencia Condenatoria de la entidad Aseguradora: el Artículo 116 de la Ley 146 sobre seguro y fianza en República Dominicana establece que “en los casos de cobertura obligatoria señalada por esta Ley para los vehículos de motor, se requiere la existencia del vehículo matriculado, el mismo asegurable de parte del propietario. Basta con probar que el vehículo matriculado es el mismo asegurado, para que la

sentencia a favor de tercero pueda ser declarada oponible a la compañía aseguradora, siempre y cuando dicha compañía de seguro haya sido puesta en causa”.

La obligación de seguridad viene a ser discutible, cuando se trata de una obligación accesoria al contrato. En el caso del viajero que tiene que depositar su equipaje en un auto donde se guardan los bultos, un elemento que la Ley no señala.

Casos en que el director de rentas internas rehusará a recibir un traspaso de vehículo de motor:

1. Cuando resulte de la violación de esta Ley, Leyes fiscales y Reglamentos.
2. Cuando el documento de traspaso fuere falsa.
3. Cuando el vehículo de motor esté afectado por contrato de venta condicional y no haya sido autorizado por su vendedor conforme a la Ley de venta condicional de bienes muebles.
4. Cuando en caso de accidente ocurrido antes del pago de la matrícula de rentas internas cualquiera que se oponga a la operación por acto de alguacil anexando copia certificada.
5. Cuando en otros casos distintos al anterior se notifique por medio de alguacil al director de renta interna una o por cualquier otro acto o título que prueba el traspaso.

Salvo cuando la oposición tenga por causa una decisión del Juez prevista en el inciso 5 la oposición será válida solamente por treinta (30) días ese plazo, sin que se haya notificado al director de rentas internas que se haya intentado la acción correspondiente, dicho funcionario podrá autorizar el traspaso, a no ser que otra causa lo impida. Cuando no se hubieren cumplido los requisitos necesarios para la inscripción del traspaso el director de renta Interna así lo comunicará por escrito a la persona interesada.

Con la implementación de la Ley no. 146-02 sobre seguros privados, promulgada en septiembre del año 2002, antes expuesta, se trató de transparentar el negocio del seguro en la República Dominicana para así poder tener un instrumento legal que nos permita controlar y supervisar el mercado del seguro acorde con el desarrollo que al pasar del tiempo esta presenta.

Esta disposición legal fusionó el seguro privado con el seguro obligatorio de vehículos y produjo un aumento a la cobertura de la póliza sobre daños causados a terceros en caso de accidentes.

La Ley 146-02 aumentó el capital para la constitución de compañías aseguradoras y reaseguradoras y la misma constituye una reforma trascendental para este sector de la economía nacional.

5.2. Legislación de tránsito chilena

Chile para la interpretación de la ingestión de alcohol a nivel legal ha establecido tres tipos o categorías:

- a) Normal
- b) Bajo la influencia del alcohol sin estar ebrio
- c) Ebriedad

En efecto la reglamentación solamente en lo que respecta a ebriedad ha establecido penalidad como medida coercitiva, así se puede establecer en el Artículo 121 de Ley No. 17.105 de alcoholes, bebidas alcohólicas y vinagres que en su parte medular determina que toda persona que sea sorprendida infraganti conduciendo en estado de ebriedad será castigada con presidio menor en su grado mínimo y multa de medio a dos sueldos vitales aunque no cause daños. Ahora si las consecuencias aumentan, las sanciones pueden llegar a su grado máximo sin perjuicio de penas accesorias como pueden ser la suspensión o retiro de la licencia para conducir.

Pero además la Ley nacional también posee armas jurídicas que permiten al fiscalizador prevenir accidentes y así tenemos que la Ley No. 15.231 en su Artículo 65 tipifica la categoría de influencia del alcohol sin estar ebrio que concordara con el Artículo 120 de la Ley No. 17.105, ambas analizan las situaciones con consecuencias, respectivamente.

En el primer caso estipulando prisión en grado mínimo y suspensión con posibilidad de retiro de licencia ante reincidencias y retención para reposición de normalidad en la segunda.

Sin perjuicio de las disposiciones anteriores también la Ley de Tránsito No. 18.290, establece que ratifica lo expuesto por la Ley No. 15.131 en su Artículo 67 que indica como presumible de culpabilidad al conductor que participa en accidentes o infrinja la legislación estando bajo la influencia del alcohol drogas o estupefacientes.

Por otra parte también la Ley 15.131 en su Artículo 67 establece la prueba de alcoholemia para todos los participantes en accidentes de tránsito presumiendo culpabilidad al que se niega a efectuársela sin razón justificada. Asimismo el Artículo 120 de la Ley No. 17.105 faculta el uso de pruebas respiratorias tendientes a determinar la presencia de alcohol en el organismo de las personas que conduzcan o se apresten a conducir, examen que llevará a efecto las autoridades policiales mediante el sistema de Alcotest.

5.3. Legislación de tránsito peruana

Responsabilidad civil en los accidentes de tránsito: a propósito del Artículo 1970 del Código Civil y los bienes riesgosos. A manera de introducción, es adecuado mencionar los temas por los cuales vamos a recorrer durante la elaboración del presente Artículo. Primero, se analizará el significado de la responsabilidad objetiva, sus razones y

orígenes; su expresión en el Código Civil Peruano, el Artículo 1970, sus fuentes y un análisis de sus elementos, para finalmente elaborar nuestras conclusiones y esbozar lo que podrían ser nuestros aportes. Así pues, el objetivo es con toda certeza saber qué sucede en un accidente de tránsito y cuán responsable es el causante de dicho accidente. Aunque el debate respecto al tema en parte ha sido superado, sin embargo, quedan pendientes ciertas cuestiones, como el uso del término bienes riesgosos cuyo fundamento no es del todo claro inclusive para nuestros magistrados. Para ello, simplemente haremos lo que los niños hacen siempre cuando quieren aprender de las cosas nuevas, preguntar, y ese es el método que vamos a desarrollar.

¿Qué responsabilidad surge de un accidente de tránsito?

Para responder esta interrogante nos remitiremos al Código Civil en su Artículo 1970 y al Artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. En tal sentido, la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito es objetiva y solidaria entre el conductor, el propietario del vehículo y de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre. Lo mencionado, no siempre era del todo claro, ya que antes de la entrada en vigencia de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el intérprete solía aplicar la responsabilidad por culpa o dolo, es decir, el factor de atribución de la responsabilidad era subjetivo, basado en el dogma pas de responsabilité sans faute, es decir, no hay responsabilidad sin culpa. Ahora, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (que tiene carácter especial respecto al Código Civil) determina cuál es el criterio a aplicar, el de la responsabilidad extracontractual objetiva.

Pero ¿qué es la responsabilidad objetiva?

Es la imputación sin culpa, es decir, el criterio por el cual se le imputa responsabilidad a un agente respecto a un daño, con el simple hecho de comprobarse ciertos supuestos fácticos con la norma (que a priori sanciona), sin requerirse de la valoración de la conducta del agente. Gastón Fernández Cruz y Leysser León Hilario, definen a la responsabilidad objetiva “como la situación en la que alguien, señalado por la Ley y ante la verificación de un presupuesto normativo, tiene que responder, sin más, frente al damnificado”.⁹ Entonces, es una imputación a priori, porque desde ya los agentes tienen conocimiento de que la norma les atribuye “potencialmente” el costo de indemnizar el daño que ocasionen con su actividad, siendo esta una de las funciones de la responsabilidad civil, la de desincentivar aquellas conductas que vienen a ser demasiado riesgosas y perjudiciales para la sociedad o incentivar a tener mayor diligencia con aquellas actividades riesgosas o peligrosas que son permitidas porque conllevan mayores beneficios a la sociedad.

En términos de los seguidores del Análisis Económico del Derecho: el costo privado de los potenciales responsables (los conductores) será igual al costo social de su actividad pues en principio todos los daños son cubiertos por los conductores. Agregan que los potenciales causantes al actuar de acuerdo a una conducta maximizadora (diligente) tratarán de obtener el mayor beneficio neto luego de evaluar las ventajas obtenidas frente a los eventuales costos de los accidentes que correspondan a la decisión tomada. Lo mencionado se puede entender mejor con un ejemplo: si un chofer de un

⁹ Ibid, pág. 74.

bus, sabe de antemano que la actividad que realiza le va a ocasionar el costo de cubrir los daños que cause, entonces tendrá que actuar diligentemente, de otro modo dicha actividad no le resultará rentable si sus ganancias serán utilizadas en indemnizaciones.

En ese sentido, un propietario de una flota de buses camión, los cuales tienen más incidencia en ocasionar accidentes, tendrá que pensarlo dos veces, si desea poner en circulación sus vehículos.

Pero ¿cómo surge la responsabilidad objetiva? En el siglo XIX e inicios del siglo XX, era frecuente que se aplicara como regla general los criterios de atribución subjetivos basados en la culpa y que eran plasmados en los Códigos Civiles de tradición romano-germánica, como también era frecuente que, en un supuesto de responsabilidad extracontractual en la cual, de manera extraordinaria se carecía de culpa, este supuesto era regulado por Leyes especiales y su aplicación se daba de manera subsidiaria, es decir, el criterio general a aplicar era la responsabilidad subjetiva.

El autor italiano Marco Comporti, recuerda que: “en una sociedad no industrializada, donde los hombres convivían con los animales y los mayores riesgos, aun los ciudadanos, estaban representados por el no ser mordido por un cerdo del corral de un vecino, o no ser arrollado por una carroza jalada por caballos”.¹⁰ En esas circunstancias, inclusive en situaciones excepcionales, hacían que la regla general a aplicar sea la imputación por culpa. Y entonces ¿qué sucedió cuando se dio el cambio? El maestro italiano Pietro

¹⁰ Marco comporti. **Responsabilidad civil en los accidentes de tránsito**. Pág. 44.

Trimarchi señala: “(...) se suele sindicarse a la segunda revolución industrial como el factor directo de la aparición de nuevos daños, principalmente, los sufrimientos por los trabajadores en el desempeño de sus labores que configuran los denominados “accidentes de trabajo”, en una época en la que el sistema del seguro social todavía se encontraba en vía de implementación; daños que muchas veces, luego de ser atribuidos a la mala fortuna, quedaban sin ser resarcidos”.¹¹

La industrialización y la tecnología provocarían cambios en las reglas de la responsabilidad civil, debido a los resultados ineficientes de la normatividad vigente en su momento, lo que causaba una insatisfacción en la sociedad civil. Yuri Vega señala, respecto al declive de la responsabilidad subjetiva en los supuestos mencionados, que se debió: “al demostrar su insuficiencia e injusticia para hipótesis en las cuales a las víctimas les era imposible probar la falta e inclusive, individualizar al autor del daño”.

Es así que empieza a nacer un nuevo criterio de responsabilidad, tanto de la jurisprudencia como por obra del legislador. Entre las primeras normas tenemos el Artículo 2050 del Código Civil Italiano, que resultara ser fuente en mayor parte de las legislaciones y codificaciones de los países de tradición romano-germánica. Como mencionaremos más adelante, el Perú no fue la excepción, ya que contamos con el Artículo 1970 del Código Civil de 1984.

¹¹ Ibid pág. 45.

Ahora, ¿cómo surge el Artículo 1970 del Código Civil? como es sumamente conocido en nuestra tradición legislativa, el Código Civil de 1984 adquiere muchas influencias ya sea del Código Civil Italiano de 1942, el Código Civil Francés, el BGB Alemán, etc. Pero, resulta curioso que el Artículo 1970 de nuestro vigente Código Civil, el cual no tiene precedentes en nuestra codificación, tiene como fuente el Artículo 2050 del Código Civil Italiano, en especial lo referido a las actividades riesgosas o peligrosas, pero tal semejanza no es de todo el texto, ya que este Artículo (1970 del Código Civil Peruano) a diferencia de su par italiano, agrega la figura de los “bienes riesgosos o peligrosos”, término cuyo uso es indebido. ¿De dónde surge esta variación? Es un criterio adoptado por el Artículo 1384 del Código Civil Francés, el cual en sus orígenes no previó una responsabilidad objetiva, pero si la responsabilidad por cosas (en sí mismas) así como a las cosas manejadas por el hombre. Javier Tamayo recalca al respecto, que: “(...) en gran medida la figura se rige por los mismos parámetros que regulan la responsabilidad civil por el hecho de las cosas en el Derecho Francés”.

¿Qué dice el Artículo 1970? “Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo”. Analizando lo señalado por el Código Civil, notamos que el Artículo 1970, aplica el factor de atribución objetiva de la responsabilidad, es decir, se basa en el riesgo creado ya sea por la actividad a realizar o los bienes a utilizar, siendo que estos tienen una naturaleza peligrosa o riesgosa y por ello se le atribuye la responsabilidad a sus propietarios, usuarios y/o responsables de su desenvolvimiento a priori, sin necesidad de determinar la culpa. En otras palabras, para que haya responsabilidad

basta con acreditar el daño causado, la relación de causalidad y el factor atribución en el sentido que deba tratarse de un bien o de una actividad riesgosa o peligrosa.

El Artículo 1970 se refiere a las actividades que están destinadas a generar daños con un grado de probabilidad particularmente alto, pero ¿cuándo una actividad es riesgosa o peligrosa? Cuando el peligro no deriva de un acto aislado u ocasional, sino de un acto que por sí mismo resulta peligroso en cualquier momento. Renato Scognamiglio, asiente en señalar que el término actividad: “(...) refuerza el mismo concepto en su derivación prácticamente de acto, respecto del cual presupone una continua repetición en una serie de actos, ligados y coordinados a un fin orgánico y sistemático, como la explotación industrial (...)”.¹² Pero además, esa actividad debe ser “riesgosa o peligrosa”, es decir, no estamos en los supuestos de meras actividades, sino que cuentan con ciertas cualidades. El plus con el que cuentan esas actividades, es que son potencialmente dañinas. Una clave para poder distinguir una actividad peligrosa de la que no lo es, es el tratamiento legislativo especial que lo determine como tal, como por ejemplo en la actividad minera o la distribución de electricidad.

Y ¿qué tiene que ver el transporte terrestre por vehículo automotor? respecto al transporte terrestre, podemos decir que constituye el traslado de personas o cosas de un lugar a otro por medio de la red vial del país. El Reglamento Nacional de Administración de Transporte, señala en su Artículo cinco inciso (a) que por servicio de

¹² Ghersi, Carlos Alberto. **Accidentes de tránsito: derecho y reparación de daños**. Pág. 120.

transporte terrestre debe entenderse a la “actividad económica que provee los medios para realizar el transporte terrestre y que está a disposición de la población o segmentos de ella para atender sus necesidades de transporte, tanto para el traslado de personas como de mercancías”.

Ahora, cuando el transporte terrestre se desenvuelve de manera normal, sin imprevistos u obstáculos, entonces, podemos decir que se desarrolla de manera fisiológica; sin embargo, cuando ello no es así, entonces estamos ante el desenvolvimiento de dicha actividad pero de forma patológica, es decir, cuando se producen situaciones que no deberían surgir usualmente, como por ejemplo los accidentes de tránsito. Siendo esta una actividad que por su naturaleza genera una serie de peligros que pueden concretarse en daños personales o patrimoniales, ya que consiste en poner en movimiento un vehículo automotor que tiene un peso y que a cierta velocidad crea una fuerza que al impactar contra un bien o una persona, trae como resultado un fuerte golpe que causa la destrucción o el daño en la cosa o una fuerte lesión que puede causar hasta la muerte en una persona, es por ello que se le califica como actividad riesgosa.

¿Cómo podemos definir a los accidentes de tránsito? El Código de Tránsito y Seguridad Vial nos menciona en su Artículo 164 la siguiente definición: “Se considera accidente de tránsito a todo hecho que produzca daños en personas o cosas, como consecuencia de la circulación”. Definición que resulta insuficiente, ya que no nos especifica si se trata de vehículos automotores o carrozas con caballos; además, usa el

término circulación, entonces nos preguntamos, ¿qué sucede cuando un automóvil con el motor apagado, tal vez sin frenos de mano, se desliza y causa daños? Por su parte, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo No. 024-2002-MTC, lo define en su Artículo cinco, como el: “evento súbito y violento en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en las vías de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de manera cierta.

5.4. Señales de tráfico

Las señales de tráfico, son los signos usados en postes o que están pintados en la calle ubicadas en el lado de caminos para impartir la información necesaria a los usuarios que transitan por un camino o carretera, en especial los conductores de vehículos. Puesto que las diferencias de idioma pueden crear barreras, las muestras internacionales usan símbolos en lugar de palabras. Se han desarrollado principalmente en Europa y se han adoptado en la mayoría de los países. El anexo uno de la convención de Viena sobre muestras del camino y las señales del ocho de noviembre de 1968 define ocho categorías de muestras:

- a) Señales de peligro
- b) Muestras de la prioridad
- c) Muestras prohibitorias o restrictivas

- d) Muestras obligatorias
- e) Muestras de regla especiales
- f) Información, instalaciones, o muestras del servicio
- g) Dirección, posición, o muestras de la indicación
- h) Paneles adicionales

Sin embargo, los países y las áreas categorizan muestras del camino de diversas maneras. En Estados Unidos, el tipo, la colocación y los estándares gráficos de las señales de tráfico y de las marcas del pavimento se regulan legalmente. Otros países, como el resto de países del continente americano, así como Australia suelen seguir el sistema estándar estadounidense, que es diferente al europeo (que por lo general es seguido por la mayoría de países africanos y de Oriente Medio).

5.5. Señales de prohibición

Hay que tener en cuenta que cuando conducimos un vehículo hay que procurar poder ver bien a los vehículos que vienen de frente, a los que pueden salir por una bocacalle o cruce de carretera o a los que pueden venir detrás e intentan adelantarnos. Para eso hay que estar seguro de que nuestra visión es buena, y si no llevar puesta las gafas o lentes necesarios, llevar bien reglados los espejos retrovisores. También es necesario que los demás conductores nos vean y sobre todo, que puedan percibir bien nuestras maniobras, por lo que tienen que estar a punto siempre las luces e instrumentos de maniobra (frenos, intermitentes, alumbrado, limpiaparabrisas, etc.).

Cabe citar la necesidad de tener siempre el vehículo en perfectas condiciones de funcionamiento, es menos importante que tenga un rasguño o un pequeño bollo por ejemplo, lo importante es que frene bien, que se agarre bien a la carretera que la suspensión funcione y que el motor no falle. Para eso nunca se debe dejar pasar las revisiones de puesta a punto cada vez que le corresponda aunque sea un vehículo viejo.

Un vehículo motorizado es una máquina bastante sofisticada, que exige conducirla con toda la concentración posible. Para nada es un juguete con el que podamos hacer lo que queramos. Tampoco nos podemos sentir en ningún momento un piloto de carreras o utilizarlo como un posible vehículo de competición. Los corredores de motos y carros de competición lo hacen en circuitos cerrados y en unas condiciones de seguridad que para nada tienen los vehículos normales.

- Actualmente las altas velocidades alcanzadas por los vehículos, el enorme incremento que ha tenido el tráfico vehicular y la imprudencia de los conductores hace que los accidentes de tráfico sean algo frecuente.
- Las colisiones pueden ser entre dos o más vehículos o entre un vehículo y algún objeto de dimensiones considerables.
- Estos accidentes son muy variados y pueden llegar a ser mortales, la tarea de los bomberos es ayudar a las personas que han sufrido lesiones durante algún

accidente, asimismo "extraen" (la tarea de liberar al accidentado recibe el nombre de extracción). Para eso, los grupos de rescate disponen de elementos especializados, incluyendo poderosas herramientas hidráulicas, que pueden cortar los metales de los vehículos y separarlos en pocos momentos a las personas que pudieran haber quedado atrapadas dentro de algún vehículo.

- Es indispensable, que los vehículos de rescate: policía, bomberos, ambulancias, grúas, defensa civil, posean iluminación extraordinaria de posicionamiento (preferentemente del tipo "flash") para resistir el oscurecimiento e invisibilización en condiciones de "bancos de niebla" + "humo" + nocturnidad. Es otra catástrofe más, cuando acercados los vehículos de rescate en los primeros minutos de un siniestro en cadena, por ejemplo, en una autopista, y ser siniestrados por conductores despistados.

- La legislación nacional de tránsito, debe imponer nuevas metodologías de prevención:
 - mejora de la iluminación activa y pasiva trasera y lateral de vehículos pesados: transportes, ómnibus
 - prohibición absoluta de la coloración y/o decoración de vehículos que perfeccionan el "camuflaje de niebla". Hay colores absolutamente prohibidos en regiones de bancos de niebla: gamas desde el blanco absoluto al negro absoluto y toda la secuencia de grisáceos, etc.

- obligación de instalar iluminación activa y pasiva (cintas reflectantes) trasera, lateral y delantera de vehículos pesados (incluido el transporte de pasajeros) apta para niebla

5.6. Señalización vial internacional

Estados Unidos: los colores estadounidenses tienen normalmente estos significados:

- Verde con las letras blancas para las muestras informativas, tales como direcciones, las distancias, y los lugares.
- Marrón con el blanco para las muestras a los parques, a los sitios históricos, a las áreas del esquí, a los bosques, y a los campos.
- Azul con el blanco para las zonas de descanso, alimento, gasolina, hospitales, y el alojarse.
- Blanco con las letras rojas o negras para las muestras reguladoras, tales como límites de velocidad o estacionamiento.
- Amarillo con las letras y los símbolos negros para las señales de peligro, tales como curvas y zonas de la escuela.

- Naranja con las letras negras para las zonas y los desvíos temporales del control de tráfico.

Las muestras reguladoras también se consideran a veces con las letras blancas en muestras rojas o negras. En Quebec, el uso del azul y del marrón se invierte, y muchas muestras negro-en-amarillas son rojo-en-blancas en lugar de otro. Muchos estados de Estados Unidos ahora utilizan la naranja fluorescente para las muestras de la construcción, y de color verde amarillo fluorescente para la zona de la escuela, el peatón, y las señales de peligro de la bicicleta. Las muestras rosadas fluorescentes se utilizan a veces para la advertencia de algún incidente. En Estados Unidos la medida de velocidad y distancia usada es la milla; en Australia, Canadá y América Latina, en cambio, se usa el kilómetro. En caso particular en América Latina usa las señales de tipo europeo para el límite de velocidad en vez de la estadounidense.

Europa: en 1968, los países europeos firmaron la convención de Viena sobre señales de tráfico, con la misión de estandarizar las regulaciones de tráfico de los países participantes para facilitar el tránsito del tráfico internacional y aumentar la seguridad vial.

Consecuentemente, en Europa Occidental las señales de tráfico quedaron bien estandarizadas, aunque todavía hay algunas excepciones en ciertos países.

El principio del estándar europeo para señales de tráfico es que las formas y los colores deben utilizarse para indicar los mismos propósitos. Las formas triangulares (fondo blanco o amarillo) se utilizan en señales de peligro. Además, la convención de Viena permite una forma alternativa para las señales de peligro, una forma de diamante, que se utiliza raramente en Europa. Las señales de la prohibición en Europa están rodeadas con un borde rojo. Las señales secundarias informativas y otras son rectangulares. Los animales que aparecen en las señales de peligro incluyen alces, ranas, ciervos, patos, vacas, ovejas, caballos, osos polares (en Svalbard), y monos (en Gibraltar). Además la convención permite que se utilice la imagen de cualquier animal.

Las señales direccionales no se han armonizado bajo convención, por lo menos no en las vías ordinarias. Por ello hay diferencias substanciales en las señales direccionales de los diferentes países de Europa. Las diferencias afectan a la tipografía, el tipo de flechas y lo más notable, el esquema de color. La convención sin embargo especifica una diferencia entre las autopistas y las vías ordinarias, que las autopistas utilizan blanco en verde (ejemplo: Italia, Suiza, Dinamarca, Suecia, Finlandia, Eslovenia, Croacia, República Checa, Grecia, Chipre, Eslovaquia) o blanco en azul (ejemplo: Alemania, la República de Irlanda, de Francia, de Reino Unido, de España, Países Bajos, Bélgica, Austria, Luxemburgo, Polonia, Portugal, Rumania). Las diferencias son mayores para las no autopistas: blanco en azul en Italia, Suiza, Suecia, república checa, Grecia, Chipre, Eslovaquia, Rumania, Finlandia y Países Bajos (en este caso iguales que las autopistas), blanco en verdes en Francia, Reino Unido, Polonia y Portugal, negro-en-amarillos en Alemania, Luxemburgo, Noruega, Eslovenia y en

Croacia, rojo-en-blancos en Dinamarca (sin embargo blanco en azul en las salidas de la autopista), y negro-en-blancos en España.

Las vías secundarias son diferentes de las primarias en Francia, Reino Unido, Finlandia, República de Irlanda, Suiza y Portugal, señaladas siempre en negro en blanco. En Italia, Rumania y Suecia, negro en blancas indica solamente las vías urbanas o los destinos urbanos. La numeración de las carreteras también difiere sustancialmente. Solamente el número europeo de la ruta aparece siempre en letras y números blancos en un rectángulo verde.

Algunas señales, como la de “Stop”, se recomienda que aparezcan en inglés, pero también se permite que figure la indicación en lengua local. Si la lengua utiliza caracteres diferentes de los latinos, los nombres de las ciudades o de los lugares deben figurar también en transcripción latina. Los países europeos utilizan el sistema métrico en las señales varias (distancias en kilómetros o metros, alturas/anchuras en metros) con la excepción notable del Reino Unido, donde las distancias todavía se indican en millas.

Para los países que conducen a la izquierda, la convención estipula que las señales de tráfico deben ser imágenes del espejo de éstos usados en los países que conducen a la derecha. Esta práctica, sin embargo, no se sigue sistemáticamente en los cuatro países europeos que conducen a la izquierda, Chipre, la República de Irlanda, de Malta y del Reino Unido. La convención permite el uso de dos colores de fondo para las señales de

peligro o prohibición: blanco o amarillo. La mayoría de los países utiliza el blanco con algunas excepciones como Suecia, Finlandia, Islandia y Polonia.

Las señales de tráfico en Europa se clasifican en los siguientes grupos por orden de prioridad:

1. Señales y órdenes de los agentes de circulación.
2. Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo.
3. Semáforos.
4. Señales verticales de circulación.
5. Marcas viales.

Si se diera el caso de que se encuentran varias señales contradictorias, prevalecerá la prioritaria, y en el caso de que sean del mismo grupo, la más restrictiva.

El Catálogo oficial de señales de tráfico en caso de España está constituido por los siguientes documentos:

- Norma de carreteras 8.1-I.C Señalización vertical.
- Norma de carreteras 8.2-I.C Marcas viales.
- Norma de carreteras 8.3.I.C Señalización de obras.
- Catálogo de señales verticales de circulación tomos I y II.

La normativa de tráfico está regulada por el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (BOE No. 306, de 23 de diciembre de 2003).

CAPITULO VI

6. Consecuencias jurídicas de los accidentes de tránsito cuando no existen personas lesionadas

6.1. Análisis del marco legal nacional

Constitución Política de la República de Guatemala

Como base fundamental del sistema jurídico del estado de Guatemala, se encuentra en el preámbulo de la Constitución Política de la República, el contenido ideológico que los constituyentes quisieron plasmar en dicho texto jurídico como cimiento y base de fortaleza para toda una sociedad ansiosa de coexistir y perdurar en el tiempo, inculcando valores tales como los proclamados como fines supremos de la concepción del estado, siendo éstos dentro de muchos otros, la procuración de la justicia, paz, igualdad, bien común, que vale la pena mencionar que se pueden considerar como parte fundamental y esencial de cualquier estado, puesto que es el más importante como base de una efectiva y verdadera armonía social. La axiología jurídica establece como ciencia de los valores, la importancia que para una sociedad determinada tienen éstos, al implementarse como base del desarrollo social, con lo cual se logra darles mayor o menor importancia en su efecto para con la sociedad a la que pertenece. Es por ello que en el caso del accidente de tránsito, es fácil apreciar que ese bien común en pro de la paz y armonía social debiese de reflejarse en el desarrollo de normas

concretas que permitan no solo el castigo del autor, sino que también se imponga como medida de sujeción el resarcimiento de los daños ocasionados como resultado del mismo en ausencia de lesiones personales, pero sí con presencia de daños materiales y no se fomente la falta de protección para quien sufre el deterioro de su patrimonio por un accidente causado sin su voluntad y posiblemente sin la voluntad del autor, pero que a pesar de ello la responsabilidad de conductores le implique esa posible sujeción a restituir el daño causado o en su caso indemnizar al afectado.

El tema de los derechos de propiedad, constituyen una circunstancia que no se puede dejar de contemplar puesto que la presente tesis investigativa ha marcado en su camino, la importancia de la afectación de ésta en el caso particular de la materialización de un accidente de tránsito, por lo que cabe señalar que al respecto el Estado ha procurado resguardar los derechos de propiedad sin más limitaciones que las que la propia Ley puede establecer y/o regular.

Sin embargo la propiedad privada constituye desde diversos puntos de vista analizados en el presente caso, la fuente afectada por naturaleza intrínseca del acontecimiento de tránsito, puesto que por lo menos un automóvil necesita de otra parte ajena a la estructura del mismo, para poderse materializar y es entonces cuando se concibe la idea de la propiedad privada, pero más allá de ello, también debe considerarse que ésta también puede ser propiedad del estado mismo o de alguna institución municipal, con lo cual resulta ser el Estado mismo quien no ha contemplado o regulado tal circunstancia, viéndose entonces conminado a ejercer presión sobre el presunto autor

de tales daños, sin que en un amparo total se encuentre plena y debidamente regulada la facultad y medidas de coerción para lograr el efectivo cumplimiento de la responsabilidad contraída por imprudencia, negligencia o impericia del conductor.

En ese orden de ideas es importante tomar en cuenta que la Constitución Política de la República, también regula y obliga al responsable a ser sometido a un juicio ante juez y tribunal competente, sin embargo la regulación específica como lo pueden ser la Ley de tipos penales y la Ley procesal penal, no llegan a someter dentro del conjunto de supuestos constitutivos de delitos a los accidentes de tránsito cuando no existen personas lesionadas, es decir que sin apasionamientos se observa que pareciera que tiene que haber necesidad de que existan personas lesionadas para que un sujeto responsable de la conducción de un vehículo pueda ser sometido a un proceso del cual resulte la reparación de daños.

6.2. Código Penal

En cuanto al Decreto 17-73 del Congreso de la República, Código Penal, es necesario recalcar que éste como Ley contemplativa de los delitos y faltas, deja de adentrarse en la esencia misma de la afectación del patrimonio, dejando en el peor de los casos únicamente contemplada la ocasión en que una persona pueda ser objeto de lesiones, sin embargo se considera prudente concebir al accidente de tránsito, como una acción que afecta a un bien jurídico tutelado que es el patrimonio.

Derivado de ello, se puede aspirar a que por medio de la presente propuesta se logre no solo la apreciación del hecho desde diversos puntos de vista, sino también el poder lograr regular su acaecimiento con medios que permitan no solo la reparación de lo dañado, sino la propia prevención y protección en beneficio de la colectividad de personas e instituciones que sufren un deterioro de su propiedad; todo ello por supuesto sin dejar de contemplar y regular lo relativo a las lesiones que como se ha mencionado ya se encuentran establecidas y reguladas dentro de la estructura del mismo.

6.3. Código Procesal Penal

Con relación al Decreto 51-92 del Congreso de la República, Código Procesal Penal, es necesario recalcar que éste como Ley procesal contempla los presupuestos y lineamientos que tanto como procedimiento o como proceso se deben agotar y satisfacer dentro del mismo para el logro de la obtención de una sentencia ya sea esta absolutoria o condenatoria. Se puede contemplar asimismo que durante el proceso penal, tiene cabida una particularidad como lo es el hecho de que sea únicamente el Estado en ejercicio de la soberanía que el pueblo le ha delegado, quien haga uso de esa facultad sancionadora en procura de la obtención de una sanción en nombre de una sociedad.

Importante resulta analizar el hecho de que el proceso penal, únicamente tiene cabida cuando derivado del percance resultan lesiones o en el peor de los casos la muerte de

alguna persona, hecho que da lugar al involucramiento de las instituciones jurídicas procesales, como lo es el Ministerio Público y los órganos jurisdiccionales correspondientes.

6.4. Código Civil

Señala el Diccionario virtual Wikipedia que: la responsabilidad civil consiste en la obligación que recae sobre una persona de reparar el daño que ha causado a otro, sea en naturaleza o bien por un equivalente monetario, (normalmente mediante el pago de una indemnización de perjuicios). Díez-Picazo define la responsabilidad como “la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro sujeto a la obligación de reparar el daño producido”¹³. Aunque normalmente la persona que responde es la autora del daño, es posible que se haga responsable a una persona distinta del autor del daño, caso en el que se habla de “responsabilidad por hechos ajenos”¹⁴, como ocurre, por ejemplo, cuando a los padres se les hace responder de los daños causados por sus hijos, o al propietario del vehículo de los daños causados por el conductor con motivo de la circulación.

La responsabilidad civil puede ser contractual o extracontractual. Cuando la norma jurídica violada es una Ley (en sentido amplio), hablamos de responsabilidad extracontractual, la cual, a su vez, puede ser delictual o penal (si el daño causado fue

¹³ Luis Díez-Picazo y Antonio Gullón. **Sistema de derecho civil**, pág. 591.

¹⁴ *Ibid* pág. 614.

debido a una acción tipificada como delito), o cuasi-delictual o no dolosa (si el perjuicio se originó en una falta involuntaria). Cuando la norma jurídica transgredida es una obligación establecida en una declaración de voluntad particular (contrato, oferta unilateral, etcétera), hablamos, entonces, de responsabilidad contractual.

Asimismo al analizar el tema del objetivo de la responsabilidad civil, refiere que este es procurar la reparación, que consiste en restablecer el equilibrio que existía entre el patrimonio del autor del daño y el patrimonio de la víctima antes de sufrir el perjuicio. La responsabilidad civil posee un aspecto preventivo, que lleva a los ciudadanos a actuar con prudencia para evitar comprometer su responsabilidad y un aspecto punitivo, de pena privada.

El rol preventivo es discutible en realidad, toda vez que un sistema de responsabilidad basado en factores subjetivos de atribución no favorece la prevención. Más aún, los sistemas de responsabilidad que basan su forma institucional en un daño causado y los sistemas realmente preventivos son de carácter residual o subsidiario. Así algunos propugnan que son los duros términos de los sistemas objetivos de responsabilidad los que, en base a una sanción difícilmente excusable, favorecen realmente la prevención (riesgo creado).

Es importante distinguir la responsabilidad civil de la responsabilidad penal, ya que esta última tiene por finalidad designar a la persona que deberá responder por los daños o perjuicios causados a la sociedad en su totalidad, no a un individuo en particular. A la

vez, todas estas especies de responsabilidad jurídica deben distinguirse de la responsabilidad moral, en la cual los responsables no responden de sus actos ante la sociedad, sino ante su propia conciencia.

Para la responsabilidad penal los daños o perjuicios tienen un carácter social, pues son considerados como atentados contra el orden público lo suficientemente graves como para ser fuertemente reprobados y ser erigidos en infracciones. Las sanciones penales tienen una función esencialmente punitiva y represiva, y sólo buscan la prevención de manera accesoria (ya sea a través de la intimidación y la disuasión, o a través de la rehabilitación del culpable, de su reeducación o de su reinserción social).

La responsabilidad civil intenta asegurar a las víctimas la reparación de los daños privados que le han sido causados, tratando de poner las cosas en el estado en que se encontraban antes del daño y reestablecer el equilibrio que ha desaparecido entre los miembros del grupo. Por estas razones, la sanción de la responsabilidad civil es en principio, indemnizatoria, y no represiva.

Refiere el Código Civil en el Artículo 1645, que: “toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima”. A continuación evoca el Artículo 1646, que: “el responsable de un delito doloso o culposo, está obligado a reparar a la víctima los daños o perjuicios que le haya causado”. Al analizar el contenido del mismo se

desprenden algunos elementos a considerar, tales como por ejemplo: constatar el hecho de que el Artículo 1645 carece de algunos elementos como la ausencia de poder considerar a la negligencia y la impericia, como circunstancias causales de tales daños. Al respecto es importante resaltar que la impericia, constituye dentro del ámbito penal un agravante en la imposición de la pena, por lo cual así debería de ser entendida y atendida dentro del ámbito del derecho civil.

En ese mismo orden de ideas, es importante recalcar que la negligencia en tales circunstancias se produce o se ejecuta por el responsable en una sucesión paralela y conjunta con la impericia puesto que se puede hablar de un piloto principiante, el cual decide realizar un viaje en una carretera transitada, quizá sin tener la suficiente práctica para poderlo realizar, no obstante ello, él toma la decisión de hacerlo, constituyendo ya este hecho la carencia o ausencia de pericia, además, el mismo sabe que el vehículo debe de ser revisado en cuanto a los aspectos mecánicos básicos, como por ejemplo la revisión de frenos, que en el presente caso expositivo, a pesar de conocerse no es realizado por el conductor con lo cual se afina tanto la impericia como la negligencia del piloto en no querer revisar el buen funcionamiento de los mismos, por lo que al suceder el accidente, es fácil establecer las principales causas del mismo.

Sin embargo, aún cuando el Código Civil, regula y contempla lo relativo a los daños, no establece facultades o medios de coerción propios de un accidente de tránsito, más que la responsabilidad solidaria entre propietario y piloto. Circunstancia que si bien es cierto puede contribuir a llenar un vacío, también crea en el ámbito de la aplicación del

mismo muchos vacíos, como la ausencia de medidas y facultades coercitivas que permitan la sujeción del infractor o responsable de la colisión, a la comparecencia ante el órgano jurisdiccional, puesto que en el desarrollo del mismo lo mejor que le puede suceder a la persona afectada, es que exista voluntad del infractor a permanecer en el lugar en tanto hace presencia el seguro, o que por los mismos daños sufridos el vehículo no pueda ser conducido; ya que en un alto porcentaje éstos deciden darse a la fuga, y dejan en total y absoluto desamparo al afectado en su patrimonio, conminándolo a sufragar por sí mismo un daño que sin haberlo provocado lo afecta negativamente en su patrimonio.

Al momento de reparar en los sentidos o aspectos fundamentales que han dado origen a nuestra Ley en materia civil, es necesario recordar que el modelo guatemalteco de nuestro Código Civil, es una copia que proviene desde la legislación tanto italiana como de la española, por lo que es fácil hacer una comparación entre las legislaciones americanas, toda vez que se asemejan en un alto porcentaje de características e instituciones.

Sin embargo cuando se habla de similitudes, se debe acotar que a nivel latinoamericano se tiene como antecedente a las legislaciones referidas, por lo que es normal hasta cierto punto encontrar también los mismos vacíos y lagunas legales que resultan de la aplicación de las normas civiles establecidas. Es por todas y cada una de las consideraciones realizadas, que en el presente caso es pertinente considerar que dentro del contenido del Derecho Civil, se dejan de considerar desde este particular

punto de vista algunas instituciones que no solo coadyuvan a la correcta aplicación del derecho sino que, por otro lado también permite dilucidar controversias de naturaleza tal que demeritan no solo la esencia sino que también encuentran particular cabida.

6.5. Ley de Tránsito

Al momento de iniciar el análisis sobre la Ley específica en materia de tránsito contenida en el Decreto 132-96 del Congreso de la República, se puede apreciar que tanto en su contenido como en su estructura, se carece de algunos aspectos que desde este particular punto de vista pueden ser de valioso aporte para el desarrollo de una Ley; ya que escuetamente contiene un breve contenido, la misma se desarrolla en un total de cincuenta (50) Artículos; los cuales en la práctica no satisfacen las necesidades jurídicas en cuanto a regulación en materia de tránsito se refiere, sin embargo no obstante lo expuesto, existen en contraposición, algunos aspectos, a considerar en materia de accidentes de tránsito, que van por ejemplo desde la necesidad de tipificar determinadas conductas propias de la circulación y/o conducción de vehículos.

Dentro del contenido de la propia Ley de Tránsito, no se contempla la circunstancia y/o procedimientos de coerción que permitan sujetar al responsable de daños materiales a la propiedad privada a un proceso en el cual el afectado tenga a su alcance los medios procesales necesarios para poder establecer la responsabilidad del presunto infractor.

Resulta importante establecer que la referida Ley de Tránsito, en su estructura carece de medios facultativos que permitan conferirle competencia para su conocimiento a un órgano determinado, ya sea este por ejemplo el Juzgado de Tránsito de la circunscripción municipal de que se trate, la Policía Nacional Civil o la Policía de Protección Vial (Provincial), entidades todas que carecen de competencia marcada en cuanto a su intervención y que en el momento del acontecimiento o materialización del accidente de tránsito, éstos intervienen en la mayoría de casos únicamente como medios de conciliación en la búsqueda de soluciones justas y equánimes, pero todo ello sin potestad o facultad alguna sobre el juzgamiento de la culpa o responsabilidad de los implicados en el accidente de tránsito.

Es entonces cuando tanto el afectado, quien puede ser una persona que conduzca con total y absoluta normalidad y que sea objeto de la imprudencia, negligencia o impericia de otro conductor, así como el propio afectante, quienes queden al margen de una legislación específica en materia de tránsito que les brinde orientación en cuanto a las formas de solventar sus diferencias considerando en una forma conjunta tanto los daños sufridos como la responsabilidad del afectante.

En este mismo sentido la Ley de Tránsito cuenta con una especificación en cuanto a la obligación en la contratación de seguro contra terceros, sin embargo esta circunstancia contenida en el Acuerdo Gubernativo número 265-2001, que contiene el Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas, no llega a satisfacer las más reiteradas necesidades de la población puesto que ésta se

limita únicamente, al sector de transporte de pasajeros, dejando en este sentido desprotegido al sector que más parque vehicular representa para la república de Guatemala. Sin embargo es necesario hacer notar que dicha normativa relacionada con el transporte de pasajeros, es el resultado del clamor de múltiples sectores del país, que por diversas circunstancias han considerado al hacer un análisis histórico de los accidentes de tránsito en Guatemala; que es una situación que hace necesaria la aplicación de este precepto legal, ya que estos accidentes han dado como resultado consecuencias trágicas para muchas familias guatemaltecas: ocasionando dolor, muerte, incertidumbre y desconsuelo, toda vez que a la fecha dentro de los expedientes del Organismo Judicial aún se tramitan casos que precisamente por negligencia e incumplimiento de parte de los propietarios de dichos medios de transporte en cuanto a la contratación del seguro correspondiente, existen muchas familias que siguen a la espera de una compensación por los daños y/o pérdidas sufridas con ocasión de los accidentes de tránsito.

Pero las circunstancias señaladas, solo sirven de base para tomar conciencia de las necesidades, urgencias y vacíos que existen en cuanto a regulación legal sobre los accidentes de tránsito se refiere. Las normas contenidas en la propia Ley de Tránsito resultan inoperantes actualmente ya que en la mayoría de casos, al causarse un daño a la propiedad privada mediante la conducción de un vehículo automotor, lo más probable es que el responsable huya del lugar, sin que haya facultad o fuerza coercitiva de autoridad alguna para que se exija el cumplimiento de la reparación que proceda.

El Estado de Guatemala, mediante la correcta planificación, organización y en general atención a todos y cada uno de los sectores de la sociedad, debe procurar prestar atención y modernizar a la muy general pero necesaria normativa en materia de tránsito, ya que si bien es cierto que en la actualidad no se presentan graves problemas en el desarrollo de las gestiones judiciales, esto no significa que en la práctica no existan divergencias entre la realidad de los acontecimientos, la forma de los procedimientos y los resultados propios o inmediatos de la aplicación de las normas jurídicas. A todo lo anterior consideramos necesario recalcar que por la naturaleza del accidente de tránsito, es importante que se tome en consideración que en la actualidad el afectado en su patrimonio, no está protegido en cuanto a esta materia, debiendo en su caso si así lo estimare prudente y conveniente, costear los gastos legales que le origine un proceso de carácter civil, en contra del presunto responsable, aún cuando éste sea el agresor que deteriora el patrimonio del afectado. Circunstancia similar sucede cuando el responsable del deterioro del patrimonio, ofrece al afectado una cantidad inferior al costo de la reparación del daño, conminándolo a la aceptación de la propuesta en la mayoría de casos injusta y cuyo beneficio resulta para el afectado únicamente en el sentido de que se pueda ahorrar los gastos que ocasionaría la demanda correspondiente.

6.6. Reglamento de Tránsito

El Reglamento de Tránsito se haya regulado mediante el Acuerdo Gubernativo número 273-98. La naturaleza del mismo aún cuando la doctrina establece que tiene un rango

inferior a la ley, es darle vida y hacer aplicable todas y cada una de las instituciones que se han establecido en la propia ley, así como marcar los procedimientos para su efectiva aplicación para lograr alcanzar el fin que como lo enuncia un considerando del mismo, se materialice el estricto cumplimiento de las leyes. Sin embargo se hace necesario considerar que de igual forma, no obstante que el reglamento pretende adecuarse a la ley, en su estructura debe limitarse a no discrepar o contradecir el contenido de la misma, puesto que ello sería vulnerar la ley, que emana del poder legislativo por el reglamento que emana de la estructura del ejecutivo. En ese sentido resulta entonces imperativo hablar de lo que al respecto señala el reglamento en mención, puesto que el mismo contiene un gran contenido en cuanto a regulación propiamente dicha en materia de tránsito. Sin embargo, al igual que sucede en la Ley de Tránsito, al tratar el tema de los accidentes de tránsito y las responsabilidades que de éste se derivan, es evidente la ausencia en la regulación y tramitación del mismo. Lo anterior es comprensible dado que tal como se ha mencionado el reglamento no puede ir más allá del contenido de la propia ley, toda vez que esto sería desnaturalizarla y violentar la misma y por lo tanto si la ley no establece circunstancia o relación alguna en torno al acontecimiento de los accidentes de tránsito, es comprensible y es más, no se puede exigir que el reglamento contenga o desarrolle aspectos que la propia ley deja de regular.

Informe de la investigación realizada en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala: los resultados que se obtuvieron en la investigación realizada permiten establecer que dentro del parque vehicular circulante dentro de la ciudad existen varios

factores que inciden directa o indirectamente para que se propicien diariamente accidentes de tránsito, que tan solo en la ciudad capital de Guatemala se registran un promedio de quince (15) accidentes diarios, en los cuales la mayoría solamente reporta daños materiales, que dicho sea de paso es el enfoque que le ha interesado a la presente tesis investigativa, es entonces esto el reflejo de la deficiencia que representan los controles en torno a ordenamiento vial, deficiencias que se dan en cuanto a regulación, a normativas y en general a todos aquellos temas que se han analizado en forma separada durante la presente investigación.

Resulta importante indicar que en el señalamiento de la frecuencia de los Accidentes de tránsito, únicamente se ha tomado en cuenta el informe de la Entidad Metropolitana Reguladora de Tránsito y Transporte –EMETRA-, dejando al margen de ello, municipios adyacentes con una considerable afluencia de tránsito vehicular como lo son Mixco, Villa Nueva y Santa Catarina Pinula por mencionar algunos, que constituyen influencia importante, en cuanto a circulación y carga vehicular hacia la capital se refiere.

Particularmente dentro del desarrollo de la investigación se pudo obtener la perspectiva de distintos entes y personeros involucrados dentro del aspecto propio de la regulación de tránsito, de algunas entidades municipales, quienes refieren y manifiestan su preocupación por alcanzar objetivos que permitan disminuir el porcentaje de accidentes dentro de su jurisdicción, señalando que es uno de los motivos que ha influido

directamente en la necesidad, tanto de crear las policías municipales de tránsito como de dotarlas de recursos necesarios para su operación.

Asimismo han coincidido en señalar que los accidentes de tránsito efectivamente conllevan en sí no solamente los daños personales, sino que inclusive sus jurisdicciones municipales se han visto seriamente afectadas puesto que existen obras en las cuales las municipalidades invierten recursos humanos y que muchas veces son dañados sin lograr establecer quien o quienes son responsables por las mismas. La misma circunstancia se origina cuando como resultado de las colisiones únicamente resultan daños materiales a los vehículos, ya que señalan que en la mayoría de casos no todos los conductores poseen un seguro contratado, por lo que se ven conminados los afectados a tener por necesidad que sufragar los gastos judiciales para demandar a los responsables que muchas veces huyen de su responsabilidad.

Al presente trabajo se han adjuntado algunas gráficas que expresan en porcentajes diversas interrogantes que han sido planteadas tanto a funcionarios como a ciudadanos poseedores de vehículos y también a aquellos que carecen de ellos, puesto que se ha querido tener una visión panorámica y desde diversos puntos de vista, respecto del comportamiento de ideas en los distintos ámbitos que intervienen en un accidente de tránsito.

Por último es obligatorio comentar la importancia y más aún, la urgencia de que de manera pronta se pueda encaminar a plantear enmiendas, del carácter de las referidas

en la presente investigación, urgencia que se dirige con mayor énfasis hacia los legisladores; ya que es por mandato constitucional, procurar no solo la regulación sino fundamentalmente la prevención de este tipo de circunstancia que muchas veces constituye motivos, inclusive hasta de factores sociológicos, como lo es la desintegración familiar, ya que al perjudicar la propiedad privada se disminuye muchas veces en forma irreparable no solo la propiedad sino también el bienestar que durante años se logra construir como fruto del trabajo.

CONCLUSIONES

1. Las consecuencias jurídicas de los accidentes de tránsito, cuando no existen personas lesionadas, no se encuentran debidamente reguladas dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco, ya que lejos de responder a las necesidades de resarcimiento por el deterioro o menoscabo del patrimonio, deja desprotegidos a quienes lo sufren y dependen de la voluntad de los responsables.
2. Las causas que motivan y dan origen a los accidentes de tránsito y sus consecuencias jurídicas no han sido analizadas ni reguladas por el Organismo Legislativo, como ente al cual la Constitución Política de la República de Guatemala delega la función legislativa, ni la Universidad de San Carlos de Guatemala ha hecho uso de la facultad otorgada por el mismo cuerpo legal para presentar su iniciativa de ley en ese sentido.
3. La vinculación del alcohol y las drogas, en el tema relacionado con la conducción y manejo de vehículos constituye una de las más importantes y frecuentes causas de los accidentes de tránsito, estableciendo que, en un alto porcentaje de casos reportados estos suceden exclusivamente por la pérdida de la capacidad volitiva y de reacción de las personas y/o pilotos que conducen en estado de ebriedad.
4. La implementación y contratación de los seguros contra terceros en Guatemala, no constituye en la actualidad una obligación legal ni para los propietarios de los

vehículos ni para los conductores de los mismos, con lo cual deja de prevenir y resguardar el daño que éstos puedan causar a la propiedad privada y de alguna manera se facilita la vulnerabilidad de quienes sufren el daño al dejarlos sin protección legal alguna.

5. El derecho comparado establece lineamientos internacionales que en la sociedad guatemalteca no son de observancia general, como el hecho de que las autoridades en materia de tránsito que van desde el Ministerio de Gobernación, por medio del departamento de tránsito, hasta las municipalidades que tienen a su cargo dicha competencia, dejan de cumplir con los parámetros de señalización vial internacional.

RECOMENDACIONES

1. Que el Congreso de la República promueva una reforma a la Ley de Tránsito contenida en el Decreto 132-96, que incluya y asigne competencia a los juzgados de tránsito para conocer de los daños ocasionados por accidentes de tránsito cuando no existen personas lesionadas, consignando el vehículo causante a un predio determinado en calidad de garantía para que el responsable cumpla con la reparación de los daños causados.
2. Que el Congreso de la República promueva una reforma a la Ley y Reglamento de Tránsito, con el objeto de establecer en forma clara y concisa las diversas circunstancias que motivan los accidentes de tránsito e imponer, mediante la misma regulación, penas no solo drásticas para quienes las incumplan sino también medidas para resguardar el posible daño que sufran en su patrimonio, terceras personas.
3. El consumo de drogas y alcohol, por parte de los pilotos de vehículos, debe ser estrictamente controlado por parte de las entidades que tienen bajo su control el tránsito vehicular, y aún más por parte de quienes tienen a su cargo la protección ciudadana, puesto que la comisión de un accidente de tránsito por estas razones, no solo puede redundar en pérdidas materiales sino que también humanas.

4. En Guatemala, se debe establecer como norma de carácter obligatorio, la contratación de un seguro que cubra daños a favor de terceros, puesto que derivado de la ausencia de éstos, quedan en muchos casos desprotegidos quienes sufren deterioro en su patrimonio. Sin embargo tal propuesta también debe regular a las compañías de seguros para que los brinden sin exclusión de determinado tipo de vehículo puesto que la negativa de cobertura es en muchos casos el factor determinante.

5. La implementación de una adecuada regulación y establecimiento efectivo de las normas de señalización de tránsito internacional, pueden contribuir positivamente a la reducción de los accidentes de tránsito, por lo cual el Ministerio de Gobernación, por medio del departamento de tránsito, debe convertirse en un ente facilitador para las municipalidades que tienen bajo su responsabilidad la administración del tránsito y en contralor del cumplimiento de tales normativas.

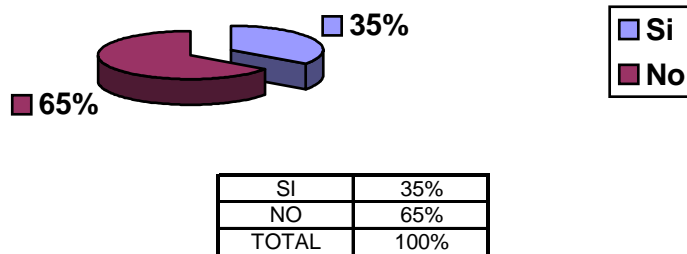
ANEXOS

Presentación y análisis de
Resultados del trabajo de campo

Esta investigación de campo comprendió una encuesta dirigida a personas elegidas al azar que trabajan en diferentes actividades, la cual se llevó a cabo en el sector metropolitano de la ciudad de Guatemala, Ministerio de Finanzas Públicas, Corte Suprema de Justicia y Municipalidad capitalina.

Pregunta No. 1

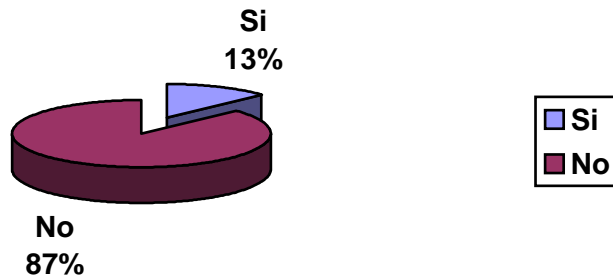
¿Posee usted automovil, para uso personal?



Se evidencia en esta gráfica el porcentaje de personas que poseen un vehículo para su uso personal, lo que demuestra el porcentaje de riesgo existente en cuanto a la circulación de vehículos en el área metropolitana.

Pregunta No. 2

¿Conoce usted el contenido de la Ley de Tránsito, en relación a las responsabilidades por accidentes de tránsito?

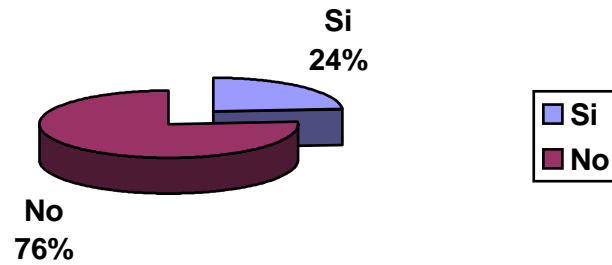


SI	13%
NO	87%
TOTAL	100%

Mediante la anterior gráfica se destaca el poco conocimiento y por qué no decirlo, el desconocimiento que los propietarios de vehículos tienen en relación con el contenido de la Ley de Tránsito, en materia de accidentes de tránsito, lo cual refleja también que muchos conductores, a pesar del examen teórico requerido por la ley, no están debidamente conscientes de sus responsabilidades al conducir un vehículo.

Pregunta No. 3

¿Ha estado involucrado usted en algún accidente de tránsito, en el cual resulten únicamente daños materiales?

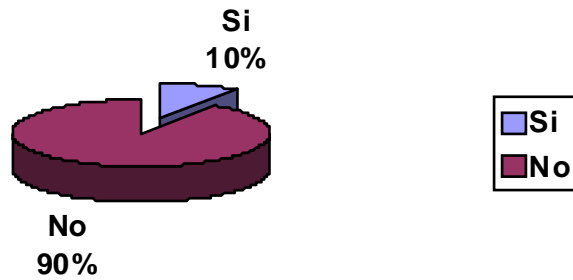


SI	24%
NO	76%
TOTAL	100%

Se evidencia en esta gráfica que el porcentaje es considerable a pesar de que algunos de los entrevistados manifestaron que en algunos casos fueron choques leves en los cuales el monto de la reparación fue cubierto en el mismo acto. Con lo cual se confirma la teoría de que muchas veces no se justiprecia realmente el costo de los daños sino que se opta por aceptar o realizar transacción en beneficio del afectante y en perjuicio del afectado.

Pregunta No. 4

¿Posee usted seguro contra accidentes o seguro contra daños a terceros?

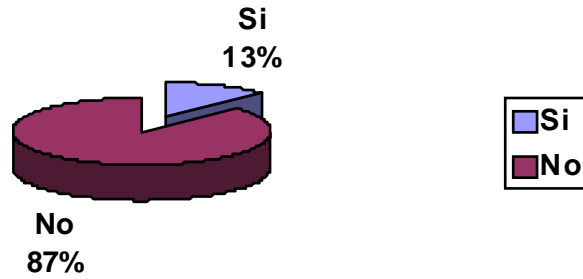


SI	10%
NO	90%
TOTAL	100%

Con la anterior gráfica se expresa la falta de responsabilidad por parte de los conductores en cuanto a la contratación de una póliza de seguro que le brinde protección en caso de accidente no solo para costear los daños propios sino también para responder por los daños que pudieran afectar a terceros.

Pregunta No. 5

¿Alguna vez ha conducido un vehículo, bajo efectos de licor, drogas o estupefacientes?



SI	13%
NO	87%
TOTAL	100%

Al momento de plantear esta interrogante, las reacciones por parte de los entrevistados fueron varias, inclusive algunas reacciones permitieron percibir que las respuestas no fueron honestas en todos los casos, sin embargo el porcentaje que aunque mínimo refleja la gráfica en cuanto al "SI", fue honesto y admitió haber ingerido bebidas alcohólicas, antes de conducir un vehículo, lo cual constituye uno de los mayores índices que influyen en los accidentes de tránsito.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUIRRE GODOY, Mario. **Derecho procesal civil** Tomo I. Impreso en Talleres Gráficos del Centro de Reproducción de la Universidad Landivar. Guatemala. 1973.
- ALCALÁ-ZAMORA CASTILLO, Niceto. **Política y proceso**. Cuaderno Civitas, España, 1978.
- BARRIENTOS PELLECCER, César Ricardo. **Derecho procesal guatemalteco**. Magna Terra, Editores. Guatemala 1995.
- BIELSA, R. **Compendio de derecho público**. Edit. De Palma. Buenos Aires, Argentina. P. 1952.
- BO CABALLERO, Dora (ed.); Angulo, Augusto (ed.); Vargas Brown Sejas, Julio (ed.) **Hechos de tránsito y acciones de prevención primaria y secundaria: plan nacional 2005 - 2009: prevención y atención integral a los traumatismos causadas por hechos de tránsito**. Pág. 42
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Tomo IV, 14ª ed.; Ed. Heliasta 1979.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. 14ª. Edición. Buenos Aires: Heliasta, 2000.
- CASTELLANOS TENA, Fernando. **Lineamientos elementales de derecho penal**. Edit. Porrúa. P. 121
- CUELLO CALON, Eugenio. **Derecho penal**. 14-18 Ed. Barcelona Bosch 1975-80.
- DE LEON VELASCO, Héctor Anibal / DE MATA VELA, José Francisco. **Derecho penal guatemalteco**, Editorial Llerena 11ª. Edición 1999, Guatemala.
- DÍEZ-PICAZO, Luis y GULLÓN Antonio: **Sistema de derecho civil**, vol II, Tecnos, 1989. ISBN 84-309-0813-7
- EMETRA, **Empresa metropolitana reguladora de tránsito**. Municipalidad de la Ciudad de Guatemala. 2009.
- EMIXTRA, entidad mixqueña reguladora de tránsito y transporte. Municipalidad de Mixco, departamento de Guatemala. 2009.

GHERSI, Carlos Alberto. **Accidentes de tránsito: derecho y reparación de daños.** 346.0323. Parte Segunda.

GONZÁLEZ GARCÍA, Francisco Enrique. **Evaluación de los accidentes de tránsito en la ciudad de Guatemala durante el período 1976-1985.** 08 T (2658).

INE, Instituto Nacional de Estadística. **Accidentes de tránsito 2002.** S.G. CD (20).

JIMENEZ DE ASÚA. **Tratado de derecho penal.** Macagno Landa y Cía. Buenos Aires, Argentina. 1945.

Microsoft ® Encarta ® 2007. © 1993--2006 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

MM Océano. **Diccionario ilustrado.** Ed. Milenio, Madrid España 2000.

MOLINA GUERRA, Andrea Cecilia. **Niveles de alcohol en sangre detectados con mayor frecuencia en conductores que han sufrido accidentes de tránsito en el área metropolitana de Guatemala durante el año 2003.** 06 T (2251)

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales,** por Manuel Osorio. Prólogo Guillermo Cabanellas. Argentina, Editorial HELIASTA, 1984.

PAZ ARRIOLA, José Antonio. **Los delitos culposos por accidentes de tránsito en la legislación penal.**

SOLARES SINCLAIR, Diana. **Accidentes de tránsito en la ciudad capital de Guatemala: (estudio retrospectivo, años 1976-1977).** 05 T (2064)

SOLÍS OVALLE, René Eduardo. **Detención domiciliar por accidentes de tránsito, conforme el actual Código procesal penal, decreto 52-73 del Congreso de la República de Guatemala.** 04 T (798)

Legislación:

Constitución Política de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

Código Penal, Congreso de la República de Guatemala. Decreto 17-73. 1973

Código Procesal Penal, Congreso de la República de Guatemala. Decreto 51-92, 1992.

Código Civil. Decreto Ley número 106, del Jefe de Gobierno de la República de Guatemala 1963.

Código Municipal. Congreso de la República de Guatemala. Decreto No. 12-2002, 2002.

Código Civil, Dominicano. República Dominicana.

Código Criminal Penal Dominicano. NCCP. 1835

Código Civil Peruano. República de Perú.

Ley del Organismo Judicial, Congreso de la República de Guatemala. Decreto 2-89, 1989.

Ley de Tránsito. Congreso de la República de Guatemala, Decreto 132-96. 1996

Ley 241 de 1967, sobre Tránsito de Vehículos. República Dominicana.

Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. República de Perú.

Ley No. 17.105 de Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres. República de Chile.

Ley de Tránsito No. 18,290. República de Chile.

Reglamento de Tránsito. Organismo Ejecutivo. Acuerdo Gubernativo 273-98. 1998.

