

Accidentalidad y accidentología viales. De la culpa al riesgo. Visión sistémica de la responsabilidad civil¹

Andrés Felipe Villegas García²

La obra en análisis es sin duda un buen referente para la construcción de una teoría redefinida sobre la responsabilidad civil originada en los denominados accidentes viales.

El libro incorpora valiosas ideas que enriquecen la escena académica sobre el tema tratado, invitando a nuevas concepciones sobre lo que debería ser una teoría de la responsabilidad enfocada en la protección estatal de las víctimas de accidentes de esta naturaleza.

-
- 1 HURTADO O, Nelson. *Accidentalidad y accidentología viales. De la culpa al riesgo. Visión sistémica de la responsabilidad civil*. Medellín, Comlibros, 2007. 140p.
 - 2 Abogado de la Universidad Pontificia Bolivariana. Especialista en Derecho Comercial de la misma Universidad y Especialista en Responsabilidad Civil y Seguros de la Universidad Eafit. Docente de la Escuela de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Pontificia Bolivariana, de La Facultad de Derecho de la Universidad de Antioquia y de la Facultad de Derecho de la Universidad CES. Profesor de Posgrado Universidad de Antioquia. Miembro y Profesor del Instituto Antioqueño de Responsabilidad Civil y del Estado IARCE. Consultor Privado. Correo electrónico: afvillegas@une.net.co

En esta tarea el autor plantea serios interrogantes sobre el tratamiento que actualmente se le está dando a las víctimas de accidentes viales, tanto desde un punto de vista normativo como desde la misma práctica judicial, trayendo conclusiones desalentadoras para las víctimas quienes no encuentran en todos los casos una reparación integral de sus perjuicios.

Ahora, destacamos profundamente la preocupación que se evidencia a lo largo de toda la obra en el sentido de darle al accidente vial, una connotación de hecho social relevante para cualquier Estado, digno por lo demás, de hacer parte de sus políticas más importantes en aras de evitar el constante crecimiento en el número de accidentes de esta naturaleza.

Al ser un fenómeno de Estado, todos los esfuerzos y recursos que se puedan destinar a la prevención y reparación de las víctimas, irán en consonancia con los propósitos de un efectivo Estado de Derecho, como bien se afirma en el texto referido.

Al respecto, el autor plantea serias críticas sobre la forma como actualmente se trata la accidentalidad vial, partiendo de una desligada normatividad que muchas veces distrae al propio actor jurídico, pasando por una confusa aplicación de dichas normas por los distintos jueces de la República, llegando al punto de la inaplicabilidad de preceptos constitucionales en defensa de los intereses de las víctimas, que en ciertos casos, como sería el de los peatones, tendrían que ser tratados como población vulnerable en relación a los demás participantes del tránsito vial.

En esta búsqueda de una mejor posición para las víctimas de accidentes viales, el libro propone (4) ideas fundamentales que desarrollaremos a continuación:

I. El Estado como Responsable en casos de accidentes viales

Partimos de la premisa de ser la accidentalidad vial un problema de Estado, por ser éste el director, vigilante y patrocinador de las distintas actividades que se llevan a cabo en la vía pública, la cual hace parte de su esfera de protección y manejo, posibilitando la responsabilidad por los daños ocurridos en aquella.

Así las cosas, cuando se presente, por ejemplo, la muerte o lesiones de un peatón en un accidente de tránsito, el Estado debería entrar a ser parte de los sujetos

responsables de tales daños de forma directa y solidaria o a lo menos como responsable subsidiario cuando el directo responsable no pueda reparar íntegramente los perjuicios causados con su accionar ilícito.

El fundamento que se propone en el libro parte de la intervención directa y protagonista que tiene el Estado sobre las vías públicas (lugar de ocurrencia del hecho dañino), su función de construcción, conservación, vigilancia y mantenimiento de las mismas, que no se pierde por el solo hecho de los distintos contratos de concesión que pudieran celebrarse para desarrollar tales funciones.

Se interroga el autor, haciendo uso de un principio de coherencia del derecho, por la procedencia de la indemnización de perjuicios en cabeza del Estado y a favor de peatones y otros conductores, por accidentes ocurridos en las vías públicas, sabiendo que constantemente proceden dichas indemnizaciones a favor de la industria del transporte cuando los daños se pueden imputar a fallas del servicio en el mantenimiento de vías o en la falta de señalización o de iluminación de las mismas.

En efecto, no podría darse un trato desigual a los peatones, desconociendo su derecho a la reparación, cuando de entrada sabemos que el Estado ya ha indemnizado por los daños ocurridos a los transportadores cuando los accidentes viales se presentan por faltas como las mencionadas anteriormente. Donde existe la misma razón, debe existir la misma disposición.

Ahora, consideramos que sí las circunstancias en la cuales se presenta el daño, por ejemplo a un peatón, involucran una omisión del Estado en sus deberes de mantenimiento o conservación adecuada de las vías, deberá ser este responsable por tales daños, previo agotamiento de la acción de reparación directa.

En síntesis, el autor plantea que el Estado como controlante de las vías públicas debería entrar a responder por los daños que se ocasionen en las mismas sin distinguir el tipo de víctima de que se trate, precisamente por su permanente y directa injerencia en el desenvolvimiento de las distintas actividades que allí se desarrollan.

Con todo, creemos que la responsabilidad del Estado tampoco podría devenirse en un sistema automático de indemnización, toda vez que tratándose de responsabilidad civil, siempre será necesaria la imputación ilícita del comportamiento causante del daño.

II. La presunción de responsabilidad en accidentes automovilísticos tiene rezagos del sistema subjetivista apoyado en el criterio de culpa

Destaca la obra el papel fundante de la jurisprudencia nacional al establecer que los accidentes de tránsito deben considerarse como actividad peligrosa y por ende tratarse bajo el esquema de presunción de responsabilidad en contra del guardián de dicha actividad, quien solo podrá exonerarse desacreditando el nexo causal entre su actuación y el daño cometido, es decir, mediante la difícil prueba de la causa extraña.

Sin duda este planteamiento es acorde con las tendencias “objetivas” de la responsabilidad civil, protegiendo en especial medida a las víctimas de los accidentes viales.

Con todo, el autor manifiesta que dicho sistema de exoneración (causa extraña) aún presenta un tinte subjetivista, al permitir que el agente causante del daño no tenga que indemnizar a la víctima en aquellos casos donde la lesión sea causada por su propia imprudencia.

Al permitir desvirtuar la presunción de responsabilidad con la culpa exclusiva de la víctima, o al permitir la disminución del monto indemnizable cuando concurre dicha imprudencia con el comportamiento del agente, según el autor, se está desconociendo la razón de ser de la responsabilidad objetiva, donde la idea de culpa debe ser desechada por completo.

Bajo este criterio de interpretación el juicio de culpa no debería hacerse ni frente al comportamiento del agente que comete el daño, ni tampoco frente al comportamiento de la víctima que lo sufre, dando aplicación categórica a factores objetivos de imputación como sería el riesgo creado, permitiendo una indemnización más efectiva para las víctimas de estos accidentes.

Al respecto consideramos que el comportamiento de la víctima siempre deberá ser analizado en aras de establecer su incidencia en la producción del daño, al punto incluso de desconocer por completo su indemnización en aquellos casos donde sea su propia conducta la explicación de la lesión que pretende sea reparada.

III. Críticas al sistema asegurativo del servicio de transporte

El autor, al respecto, hace una crítica al sistema asegurativo que tiene actualmente el servicio de transporte público en nuestro país, cuestionando la naturaleza de los seguros que se tienen que suscribir por ley y los alcances indemnizatorios de los mismos frente a las reclamaciones de las víctimas tanto de naturaleza contractual como extracontractual.

Resaltamos de esta discusión la problemática que se presenta con las coberturas del seguro de responsabilidad civil que deben suscribir las compañías de transporte a favor de sus pasajeros o de las víctimas indirectas de estos cuando los mismos fallecen, especialmente en lo relacionado con la cobertura del lucro cesante.

En efecto, al autor propone que la inclusión de cobertura del lucro cesante en este tipo de seguros (los obligatorios para las empresas de transporte) es de naturaleza legal y por ende no podrían celebrarse contratos donde se excluyera dicha cobertura, so pena de ineficacia de dichas cláusulas. Así las cosas, la autonomía de la voluntad no tendría cabida en dichas exclusiones, pues la finalidad de la norma sería proteger a las víctimas del transporte.

Al respecto, el autor critica las posturas que aceptan la exclusión de dicha cobertura o aquellas mucho más precisas que advierten que, por tratarse el seguro de responsabilidad civil de una especie de los seguros de daños, la cobertura de este tipo de daño patrimonial debería estar expresamente incluida en el contrato conforme el artículo 1088 del Código de Comercio.

Considera el autor, que la exclusión de dicha cobertura en el seguro de responsabilidad civil de los transportadores, sería desconocer la finalidad propia de este seguro considerando que en la mayoría de los casos la indemnización de las víctimas es mucho mayor por concepto de lucro cesante que por concepto de daño emergente.

Independiente de las distintas posiciones que se asuman al respecto, debemos aclarar que el fundamento de la obligación resarcitoria por parte del transportador responsable de los daños a las víctimas directas o indirectas, es distinto al que tienen las aseguradoras cuando pagan los efectos del contrato en caso de siniestro. En el primer caso la obligación de reparación nace del hecho ilícito o por el incumplimiento del contrato o por la transgresión al deber objetivo de cuidado. En el segundo caso, la obligación de reparar nace de un vínculo contractual entre aseguradora y tomador el cual debe ceñirse a los parámetros propios de tal convención.

En síntesis, no es claro para la actualidad jurídica si la cobertura del lucro cesante se entiende incluida en los seguros de responsabilidad civil a pesar de no advertirse de esa forma en el contrato. Para algunos, entre ellos el autor, siempre estará presente como sucedería en los contratos de seguro que amparan la actividad del transportador, mientras que para otros, dentro de los cuales nos ubicamos, la cobertura solo tendría operancia cuando expresamente se haya establecido, respetando el principio de la autonomía de la voluntad.

IV. Las ciencias auxiliares del derecho en la accidentología vial

Por último resaltamos el papel científico que pretende la obra analizada al querer involucrar de forma activa a la física, como ciencia auxiliar del derecho, dentro del análisis pericial en caso de accidentes viales.

Advierte el autor y nosotros con él, que es dicha ciencia, ejercida por los expertos en la materia, la llamada a establecer la forma en que han ocurrido los distintos accidentes de tránsito, siendo una necesidad de la administración de justicia apoyarse en ella.

Sin duda esta lectura abrirá un panorama mucho más garantista sobre un tema que día a día se convierte en una constante preocupación de la administración al darse cuenta que las políticas adoptadas hasta el momento no han reducido de forma significativa la accidentalidad vial.