



# NORMAS, VEHÍCULOS Y USUARIOS:

UN ANÁLISIS CONSTITUCIONAL  
DE SINIESTRALIDAD VIAL  
Y SEGURIDAD VEHICULAR  
EN COLOMBIA

*Paula Angarita Tovar*

*Diana Guarnizo Peralta*

DOCUMENTOS 73

Dejusticia

**DOCUMENTOS 73**

---

**PAULA ANGARITA TOVAR:**

Abogada de la Universidad Externado de Colombia. Ha trabajado en la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) y ha sido asistente de investigación y pasante de la Corte Interamericana de Derechos Humanos. Actualmente es investigadora en el área de Justicia Económica en Dejusticia.

Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-4568-7814>

**DIANA GUARNIZO PERALTA:**

Abogada y especialista en Derecho Constitucional de la Universidad Nacional de Colombia. PhD en Derecho y LLM en Derecho Internacional de los Derechos Humanos de la Universidad de Essex. Ha sido profesora visitante de la Universidad Nacional de Colombia, la Universidad Externado de Colombia, la Universidad del Rosario, la Universidad de Londres y la Universidad de Essex. Actualmente se desempeña en Dejusticia como directora del área de Justicia Económica.

Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-7615-7475>

**Normas,  
vehículos  
y usuarios:**  
un análisis  
constitucional  
de siniestralidad  
y seguridad vehicular  
en Colombia

*Paula Angarita Tovar*

*Diana Guarnizo Peralta*

Angarita, Paula.

Normas, vehículos y usuarios: un análisis constitucional de siniestralidad y seguridad vehicular en Colombia / Paula Angarita Tovar, Diana Guarnizo Peralta. – Bogotá: Editorial Dejusticia, 2021.

57 páginas; gráficas; 24 cm. – (Documentos; 73)

978-958-5597-99-0

1. Seguridad Vehicular, 2. Seguridad Vial, 3. Fin Constitucional Válido, 4. Foro Mundial de Armonización de Estándares Vehiculares (WP.29), 5. Siniestros Viales

### **Documentos Dejusticia 73**

**NORMAS, VEHÍCULOS Y USUARIOS:**

un análisis constitucional de siniestralidad  
y seguridad vehicular en Colombia

ISBN: 978-628-7517-00-4 Versión digital  
978-958-5597-99-0 Versión impresa

Centro de Estudios de Derecho, Justicia y Sociedad, Dejusticia  
Calle 35 N° 24-31, Bogotá, D.C.  
Teléfono: (57 1) 608 3605  
Correo electrónico: [info@dejusticia.org](mailto:info@dejusticia.org)  
<https://www.dejusticia.org>



Este texto puede ser descargado gratuitamente en <https://www.dejusticia.org>  
Licencia Creative Commons 4.0 Internacional  
Atribución - No Comercial - Compartir Igual.

Corrección de estilo: Andrés Felipe Hernández C.  
Preprensa: Marta Rojas  
Cubierta: Alejandro Ospina  
Bogotá D.C., noviembre de 2021

## Contenido

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	9
<b>1. LA SINIESTRALIDAD EN COLOMBIA: UN PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA</b> .....	13
<b>2. NORMATIVA COLOMBIANA EN SEGURIDAD VIAL Y VEHICULAR</b> .....	19
<b>2.1 Seguridad vial en Colombia</b> .....	19
<b>2.2. Seguridad vehicular en Colombia</b> .....	22
<b>3. LA RELEVANCIA DE LA SEGURIDAD VEHICULAR EN EL ORDENAMIENTO CONSTITUCIONAL COLOMBIANO</b> .....	25
<b>3.1 El deber del estado de proteger los derechos a la vida y la salud, y de emitir una regulación que garantice la seguridad vehicular</b> .....	26
<b>3.2 Compatibilidad de una regulación en seguridad vial y vehicular con otros principios constitucionales</b> .....	35
<b>4. CONCLUSIÓN</b> .....	43
<b>5. BIBLIOGRAFÍA</b> .....	46

Queremos agradecer los aportes y acompañamiento al proyecto y a este documento por parte de Despacio, el Instituto de Salud Pública de la Universidad Javeriana, el Centro Interdisciplinario de Estudios sobre Desarrollo - CIDER -, el Global Health Advocacy Incubator - GHAI -, y el Global Road Safety Partnership - GRSP -.

Igualmente queremos agradecer la retroalimentación y los comentarios de los miembros de Dejusticia, Mauricio García Villegas, Diana Esther Guzmán, Mauricio Albarracín Caballero y César Valderrama. Todas sus contribuciones fueron claves para el resultado final de este documento.

Todas sus contribuciones fueron valiosas para la construcción de este documento. Cualquier error corresponde a las autoras.

## INTRODUCCIÓN

La seguridad vial es hoy en día uno de los grandes retos de la humanidad. Es a través del transporte vehicular que se facilita el movimiento de bienes y personas, y que se permite un mayor acceso a los empleos, los mercados, la educación, la recreación y los servicios de atención en salud. Sin embargo, aunque el transporte vehicular ha incidido de manera positiva en las sociedades, también ha supuesto una carga importante para la salud de las personas. Dicha carga se manifiesta en forma de traumatismos por siniestros de tránsito o de enfermedades respiratorias, producidas por la contaminación atmosférica del sector transporte.

De acuerdo con el reporte del Global Burden Disease 2019, los siniestros de tránsito fueron una de las principales causas de muerte a nivel mundial, y la primera para personas de entre 10 y 50 años (Vos et al., 2020). Cada año mueren cerca de 1,35 millones de personas en las vías, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales en el mundo por la misma causa (World Health Organization [WHO], 2018). En la mayoría de las regiones del mundo, esta epidemia sigue aumentando como consecuencia del aumento en el mercado de vehículos automotores sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial. No obstante, su aumento es todavía más pronunciado en los países de ingresos bajos y medianos, donde las tasas de letalidad varían entre 21,5 y 15,5 por 100 000 habitantes, respectivamente; en comparación con los países de ingresos altos, donde la tasa se ubica entre 10,5 y 5,5 (Organización Panamericana de la Salud [OPS], 2019, Institute for Health Metrics and Evaluation et al., 2019).

Por muchos años se entendió que los siniestros viales eran “accidentes” que sucedían casi de manera inevitable, pero el análisis de este problema desde una perspectiva de salud pública ha permitido comprender los



diferentes factores de riesgo que confluyen en estos casos. De un lado se encuentran los factores individuales de tipo comportamental, que se enfocan en el actuar humano, como la velocidad, el consumo de alcohol, el no uso del casco en motocicletas o la ausencia del uso de sistemas retención infantil (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2011). De otro lado, hay factores que están relacionados con el diseño inseguro de las carreteras, que no garantiza la seguridad de los diferentes actores viales —como ciclistas, peatones o usuarios del servicio público de transporte—, y otros más relacionados con el diseño inseguro de los vehículos. Mientras las medidas para reducir el impacto de los factores comportamentales se centran en cambiar dichos comportamientos a través de campañas educativas y la aplicación de fuertes sanciones en caso de incumplimiento (OMS, 2011), las medidas para mejorar la seguridad vial y vehicular se centran en buscar cambios legislativos, ambientales o estructurales que mejoren las condiciones de las vías y de los vehículos que se conducen.

Desde la mitad del siglo XX se emprendieron acciones para establecer parámetros uniformes en los diseños de los vehículos, y así poder asegurar un umbral mínimo en seguridad (Furas et al., 2019). Estas acciones dieron como resultado la expedición de normativas internacionales, como el Foro Mundial para la Armonización de Reglamentación de Vehículos de Naciones Unidas (WP.29, por sus siglas en inglés)<sup>1</sup>, los Estándares Federales de Seguridad de Vehículos Motorizados de Estados Unidos (FMVSS, por sus siglas en inglés)<sup>2</sup> o las Normas de Seguridad de Vehículos Motorizados de Canadá (CMVSS, por sus siglas en inglés)<sup>3</sup> (Furas et al., 2019). Estos desarrollos normativos en seguridad vehicular

- 
- 1 El Foro Mundial para la Armonización de Reglamentación de Vehículos de Naciones Unidas (WP.29) es administrado por la Comisión Económica de las Naciones Unidas (CEPE), y se encarga de administrar tres acuerdos internacionales que tienen como propósito crear un sistema uniforme de reglamentos, denominado Reglamento de las Naciones Unidas, para el diseño de vehículos, con el fin de para facilitar el comercio internacional.
  - 2 Los Estándares Federales de Seguridad de Vehículos Motorizados (FMVSS) son reglamentos federales de EE. UU. que especifican requisitos para vehículos motorizados relacionados con la seguridad del automóvil. Estos son desarrollados y aplicados por la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA, por sus siglas en inglés).
  - 3 Las Normas de Seguridad de Vehículos Motorizados de Canadá (CMVSS, por sus siglas en inglés) son los estándares de seguridad canadienses para vehículos. Estas normas son administradas por Transport Canada.

se enfocaron en reducir las altas tasas de siniestralidad, así como la severidad de los siniestros y las fatalidades.

No obstante, estos estándares fueron adoptados en su mayoría solamente por países de ingresos altos o del norte global. Dado que no todos los países han tomado las medidas necesarias para mejorar los marcos institucionales y apoyar los esfuerzos en esta materia (Furas et al., 2019), se generó un marco regulatorio desigual en materia de seguridad vehicular, que pone en riesgo particularmente la vida y la salud de las personas que están en países de ingresos medios y bajos, lo que convierte este asunto en una problemática de derechos humanos. De hecho, este problema afecta particularmente a países de América Latina y el Caribe, donde la tasa de fatalidad por siniestros viales se incrementó en un 20 % en la primera década del presente siglo y, además, aún no se cuenta con un marco normativo en este factor de riesgo (OMS, 2017).

Para 2011, las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud lanzaron la primera versión del Decenio sobre la Seguridad Vial (2011-2020), bajo el enfoque de un sistema seguro, con el objetivo de desarrollar un sistema de transporte vial mejor adaptado al error humano (OMS, 2011). Bajo este enfoque, la posibilidad de dicho error existe y, por ende, es imposible evitar completamente que se produzcan siniestros de tránsito. Sin embargo, la finalidad de este sistema es evitar que los siniestros ocasionen lesiones graves. Esta visión supone cambiar el foco de responsabilidad de los usuarios de las vías de tránsito a los diseñadores del sistema de transporte vial, entre los cuales se destacan los responsables de la gestión vial, la industria automotriz, los gobiernos nacionales y los órganos legislativos. De hecho, uno de los pilares<sup>4</sup> de este sistema es poder garantizar que los vehículos cuenten con dispositivos de seguridad mínimos, tales como cinturones de seguridad, bolsas de aire y barras de impacto lateral (OMS, 2011). Todos estos dispositivos juegan un rol fundamental en la prevención de siniestralidad vial y proporcionan un alto desempeño de seguridad en las vías.

Desde Dejusticia consideramos que una regulación acorde con los estándares internacionales en seguridad vehicular es esencial para abordar

---

4 El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) enmarcó sus actividades en 5 pilares: (i) Gestión de la Seguridad Vial; (ii) Vías de tránsito y movilidad más segura; (iii) Vehículos más seguros; (iv) Usuarios de vías de tránsito más seguros y, (v) Respuesta tras los accidentes.

una de las problemáticas de salud pública más importantes para nuestro país: los traumatismos causados por el tránsito. Por ende, este documento pretende analizar la importancia y legitimidad de una regulación más estricta en seguridad vehicular para Colombia desde una perspectiva constitucional. Aunque reconocemos la importancia de abordar el problema de la siniestralidad de manera integral, adoptando medidas que aborden los distintos factores de riesgo que influyen en la siniestralidad (comportamentales, viales, etc.), este documento solo se ocupa del factor asociado a los vehículos automotores inseguros.

Para este análisis se abordarán las cifras, la normativa actual y la jurisprudencia de la Corte Constitucional en torno a esta problemática, que pone en riesgo principalmente la vida y la salud de los usuarios en las vías. A continuación, en la primera parte de este documento, se presentarán las cifras de siniestralidad en Colombia durante los últimos 20 años. Luego, en la segunda parte, analizaremos el estado actual de la normativa en seguridad vial y vehicular en nuestro país, haciendo énfasis en los nuevos retos por trabajar en esta problemática. Posteriormente, en la tercera parte, abordaremos la problemática de la siniestralidad vehicular desde una perspectiva constitucional, analizando si la normatividad en seguridad vehicular es coherente con los preceptos constitucionales de protección a la vida y la salud de los usuarios en las vías, así como con otras libertades y derechos constitucionales como la libertad de empresa y el libre desarrollo de la personalidad. Al final se presentarán algunas conclusiones, en las que espera abordar de manera breve cuáles son los retos para Colombia en el contexto de la seguridad vial y vehicular, bajo el marco constitucional.

## 1. LA SINIESTRALIDAD EN COLOMBIA: UN PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA

Los siniestros viales se han convertido en uno de los mayores problemas para el país, ya que conllevan graves consecuencias tanto para la economía y la salud como para la estabilidad de las familias (Ministerio de Salud y Protección Social & Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2020). Según el Banco Mundial, los cambios en el riesgo de mortalidad por tráfico —observados en las tasas de fatalidad por siniestros viales por 100 000 habitantes entre 1975 y 1998— indicaron marcados contrastes entre diferentes países del mundo. Mientras Canadá redujo su tasa en 63 %, Suecia en 58 %, Israel en 50 %, Estados Unidos en 27 % y Japón en 25 %, ciertos países en desarrollo evidenciaron aumentos considerables en el mismo periodo, como Malasia con 44 %, India con 79 % y Colombia con un incremento desproporcionado de 237 % (Cabrera A. et al., 2009; Kopits & Cropper, 2003).

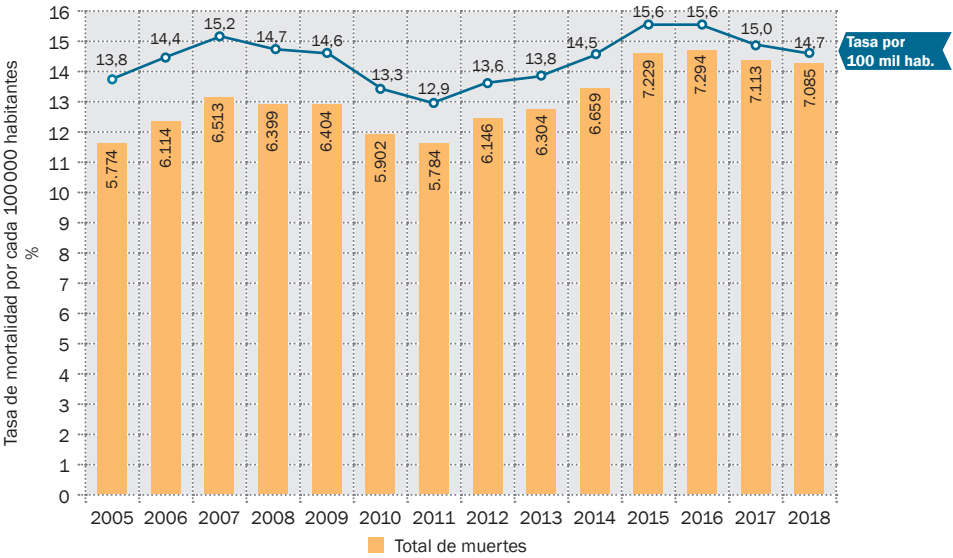
Este incremento significó que nuestro país mantenga un promedio anual de alrededor de 7000 fallecidos a causa de los siniestros viales durante todo lo que va del siglo XXI (ver gráfica n.º 1). Tan solo en el periodo de 2005 a 2018 se registraron 90 720 fallecimientos por siniestralidad vial, lo que la ubica dentro de las 10 primeras causas de mortalidad en Colombia durante los últimos 14 años<sup>1</sup> (Ministerio de Salud y Protección Social & Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2020). Como muestra la gráfica 1, el número de fallecidos alcanzó su número más alto en 2016, con 7294 fallecidos, registrando un aumento del 14 % entre el periodo de

---

1 En el año 2018 los accidentes de transporte terrestre fueron la octava causa de mortalidad en Colombia. En los lugares previos se ubicaron: (i) enfermedad coronaria; (ii) enfermedad cerebrovascular; (iii) enfermedades respiratorias crónicas; (iv) homicidios; (v) infecciones respiratorias agudas; (vi) enfermedades hipertensivas, y (vii) diabetes.

### GRÁFICA 1.

#### Tendencia del número de muertes y la tasa de mortalidad por siniestros viales por cada 100 000 habitantes en Colombia entre 2005-2018



**FUENTE:** Ministerio de Salud y Protección Social & Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2020.

2005-2018. A pesar de esto, la tasa por cada 100 000 habitantes presenta un crecimiento lento, pasando de 13,8 en 2005 a 14,7 en 2018 (Ministerio de Salud y Protección Social & Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2020). Por último, en el año 2019 los siniestros viales en Colombia reportaron 6495 personas fallecidas y 40 563 lesionados graves (Ministerio de Salud y Protección Social & Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2020).

Un informe del Banco Mundial junto con la Global Road Safety Facility (GRSF) demostró que para el año 2013 una persona al volante en Colombia tiene 4 veces más probabilidades de fallecer en un siniestro de tránsito que un conductor en España o Gran Bretaña (Ferrer et al., 2013). Además, con este informe Colombia se ubicaba dentro uno de los 68 países que presentó incrementos en las muertes por siniestros de tránsito desde 2010 (Ferrer et al., 2013). Para destacar, hombres y mujeres usuarios de motocicleta entre los 20 y los 25 años son quienes más fallecen, en comparación con todos los rangos de edad. Adicionalmente, el 88 % de las personas que resultaron lesionadas se encuentran en el rango de edad de 15 a 59 años, considerada la etapa productiva de la vida (Domingo Alarcón et al., 2018; Ministerio de Salud y Protección Social & Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2020).

La siniestralidad vial representa un problema de salud pública a nivel mundial y nacional, que requiere ser analizado tanto en las afectaciones a la salud que provoca como en las implicaciones económicas. Esta doble perspectiva permitiría tomar las decisiones en política pública que son necesarias para poder garantizar la vida y la salud de los usuarios en las vías. Un estudio realizado por la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda) mostró que los siniestros de tránsito ocurridos en 2016 le costaron aproximadamente 2,3 billones de pesos al Sistema de Aseguramiento para la Accidentalidad Vial<sup>2</sup>. Paralelo a esto, el estudio advirtió que se debe tener en cuenta el costo en capital humano que se pierde como consecuencia de la siniestralidad vial, el cual se calculó en alrededor de 3,6 billones de pesos al año (Romero, 2018). Adicionalmente, se determinó que alrededor del 22,3% de las personas afectadas tuvieron que utilizar recursos propios para cubrir atenciones médicas relacionadas con siniestros, por lo que se estima que la población colombiana gasta cada año alrededor de 13 073 millones de pesos de sus recursos propios para cubrir atenciones médicas de este tipo (Romero, 2018). Este panorama se complementa con las cifras del Ministerio de Transporte, que señalan que en los últimos 15 años hubo un crecimiento considerable del parque automotor. El país contaba en 1990 con 1 548 958 vehículos registrados; en 1999, con 2 662 818; en diciembre de 2007 se llegó a 5 112 604; y para junio de 2019 alcanzó los 14 637 422 (Cabrera A. et al., 2009).

Lo anterior se correlaciona con el hecho de que Colombia presentó un promedio anual de 220 000 siniestros viales entre 2007 y 2018. De estos, alrededor del 50% —ocurridos en los últimos 12 años— han resultado graves, es decir, involucraron al menos una persona lesionada o fallecida (ver gráfica n.º 2) (Cabrera A. et al., 2009; Ministerio de Salud y Protección Social & Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2020). Además, tan solo en 2019 se reportaron 175 604 siniestros viales —con un promedio mensual de 14 633—, de los cuales el 80% de aquellos que se registraron en el IPAT<sup>3</sup> corresponden a choques con vehículos. Cabe mencionar que el 44% fueron considerados graves porque involucraron al menos una persona fallecida o lesionada.

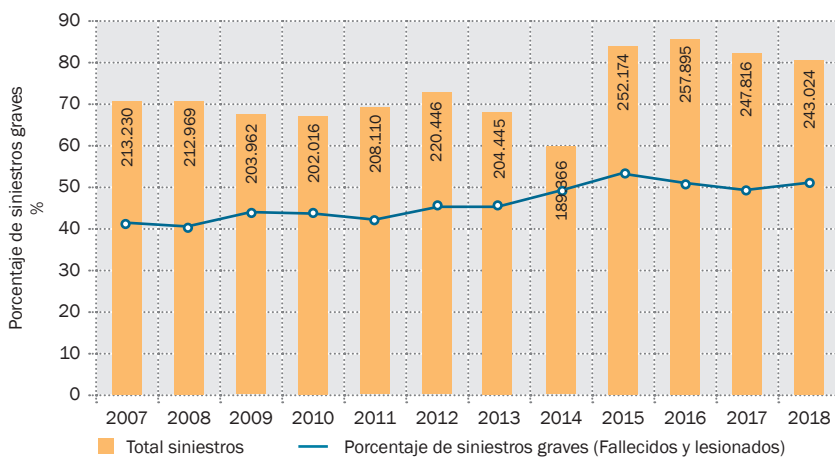
---

**2** El Sistema de Aseguramiento para la Accidentalidad Vial comprende los recursos del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), el Plan Obligatorio de Salud (POS) y el Fondo de Seguridad y Garantía (FOSYGA) del Ministerio de Salud y Protección Social.

**3** Informe Policial de Accidentes de Tránsito.

## GRÁFICA 2.

### Tendencia de los siniestros registrados y porcentaje de siniestros con víctimas en Colombia entre 2007-2018



**FUENTE:** Ministerio de Salud y Protección Social & Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2020.

A nivel mundial se han desarrollado diferentes estrategias integrales que demuestran que los fallecidos y lesionados por los siniestros en las vías son prevenibles. Esto, si se establecen normas que limiten y controlen la velocidad o el consumo de alcohol al manejar. Igualmente, al buscar que haya normas que hagan obligatoria la fabricación de vehículos seguros; el uso de cinturones de seguridad, cascos y luces para motociclistas; y el uso de sistemas de retención infantil, entre otros. En países de ingreso alto estas estrategias contribuyeron en el siglo XX a reducciones significativas en la incidencia e impacto de eventos de siniestralidad (OMS, 2011, 2017). Sin embargo, la mayoría de los países de ingreso medio-bajo, como Colombia, no cuentan con estas estrategias y normativas acorde con los estándares internacionales en los diferentes factores de riesgo en las vías, entre los que se encuentran los vehículos automotores inseguros.

Estas diferencias regulatorias entre los países de ingreso alto y los de ingreso medio-bajo se dan a pesar de que distintos informes han señalado el impacto positivo que tendría la adopción de estándares en seguridad vehicular como parte de la estrategia para la reducción de siniestros viales. Un informe del Banco Mundial relacionado con las intervenciones eficaces en materia de seguridad vial determinó que las tecnologías relacionadas con los automóviles eran altamente efectivas para reducir los resultados de los siniestros, cuando se implementan correctamente acorde con los parámetros de Naciones Unidas (Turner et al, 2021). De manera

similar, un estudio de la Universidad de Chicago para América Latina —enfocado en seis países (Argentina, Colombia, Brasil, México, Ecuador y Uruguay)— identificó que las mejoras básicas en el diseño de vehículos, al incluir al menos 9 estándares de Naciones Unidas en seguridad vehicular<sup>4</sup>, podrían reducir las muertes en la región hasta en un 30 %, y para Colombia se podría presentar una reducción de al menos 20 % (Bhalla & Gleason, 2020).

Finalmente, un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) reconoció la necesidad de que los países de la región, entre ellos Colombia, adopten una normativa en seguridad vehicular, y concluyó que si se aplicaran al menos 8 de las tecnologías recomendadas por el Foro Mundial WP.29<sup>5</sup> en su última versión, se podría salvar la vida de 1400 personas al año en Colombia (Furas et al., 2019). Igualmente, el informe del BID también alertó que como consecuencia de la introducción de nuevas tecnologías se ocasionarían menos incidentes, y, por lo tanto, se haría una redistribución de los gastos de salud en que incurren los hogares tras un siniestro vial (Furas et al., 2019, p. 145). Al tener un menor número de siniestros, los hogares tendrían un ahorro que puede ser utilizado para diferentes propósitos, que no sean los gastos en salud y reparación de los activos perdidos en el siniestro.

Estas consecuencias negativas ocasionadas por la falta de regulación de los diferentes factores de riesgo en las vías, como lo son los vehículos motorizados inseguros, generan problemas de diversa índole en las familias y en la sociedad en general. Si no se toman medidas a tiempo para mejorar la seguridad vehicular, esta situación podría empeorar. Según datos de la OMS, se calcula que el número de fallecimientos causados por el

- 
- 4 Los reglamentos del Foro Mundial de Armonización para la Reglamentación de Vehículos WP.29 recomendados en este estudio son: (i) sistema de frenos antibloqueo (ABS, por sus siglas en inglés); (ii) control electrónico de estabilidad; (iii) bolsas de aire frontales; (iv) bolsas de aire laterales; (v) cinturones de seguridad; (vi) barras de impacto en puertas laterales; (vii) protectores laterales; (viii) apoyacabezas y (ix) diseño frontal del vehículo para la protección de peatones.
  - 5 Los reglamentos del Foro Mundial de Armonización para la Reglamentación de Vehículos WP.29 son: (i) sistema de frenos antibloqueo (ABS, por sus siglas en inglés); (ii) el control electrónico de estabilidad; (iii) las bolsas de aire frontales; (iv) las bolsas de aire laterales; (v) los cinturones de seguridad; (vi) las barras de impacto en puertas laterales; (vii) protectores laterales; (viii) apoyacabezas y (ix) el diseño frontal del vehículo para la protección de peatones.



tránsito aumentará en un 80 % en los países de ingresos bajos y medios en los siguientes dos años (OMS, 2011, 2017).

La adopción de ciertos marcos normativos enfocados en los diferentes factores de riesgo, entre ellos aquellos que se enfocan en propender por seguridad vehicular como una intervención eficaz en seguridad vial, puede incidir positivamente en la reducción de los traumatismos ocasionados por el tránsito a determinados actores. Por ello, es de gran importancia poder analizar de qué manera se podría insertar dicho marco normativo en el ordenamiento jurídico colombiano, y si este fuese compatible con los preceptos constitucionales. Ambos aspectos serán tratados en las secciones que siguen.

## 2. NORMATIVA COLOMBIANA EN SEGURIDAD VIAL Y VEHICULAR

### 2.1 Seguridad vial en Colombia

La Constitución Política estableció en su artículo 24 que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. En el marco de esta garantía constitucional, se expidió en 1996 el Estatuto Nacional de Transporte, que reguló los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre, al igual que su operación en el territorio nacional. Esta reglamentación determinó en su artículo 2 que la seguridad, especialmente la relacionada con *la protección de los usuarios*, constituye una prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

Con posterioridad, se expidió la Ley 769 de 2002, por la cual se reguló el Código Nacional de Tránsito Terrestre en Colombia y sus posteriores reformas. La finalidad de esta normativa es *organizar el tránsito terrestre en el territorio colombiano, igual que prevenir la siniestralidad vial y sus consecuencias nocivas para la vida y la integridad personal*. Se establecieron como principios rectores la seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, la libre circulación, la educación y la descentralización. Además, en el artículo 7 se estableció en cabeza de las autoridades de tránsito velar por la seguridad de las personas en las vías. Por otra parte, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) —antes Fondo de Prevención Vial— son los organismos del Estado encargados de coordinar y liderar la política pública nacional en torno a la seguridad

vial. Con esto se armonizan los organismos y las entidades públicas y privadas comprometidas con esta temática, y se implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno Nacional.

El alto impacto de los siniestros de tránsito y sus secuelas, que se describieron en la sección anterior, llevaron a que el Gobierno Nacional abordara esta problemática a través de políticas públicas articuladas con perspectiva de salud pública, seguridad ciudadana y movilidad. Con este objetivo se expidió la Ley 1503 de 2011 y su decreto regulatorio 2851 de 2013, para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. Esta normativa definió la *seguridad vial* como el conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas que están orientadas a la prevención de siniestros de tránsito, o a anular o disminuir sus efectos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías. Además, definió las líneas de acción para la elaboración de *Planes Estratégicos de Seguridad Vial*, entendidos como los instrumentos de planificación que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, que están encaminados a alcanzar la seguridad vial.

Con posterioridad, mediante la resolución 2273 de 2014, se expidió el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 (PNSV). Este plan se estructuró bajo diferentes lineamientos, permitiendo a los diferentes entes la coordinación y ejecución de acciones que buscan mejorar la seguridad en las vías y, por ende, reducir los siniestros viales (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2015). Por lo anterior, su objetivo principal es la reducción del número de víctimas fatales por siniestros de tránsito en un 26 % a nivel nacional para el 2021. Este documento se encuentra estructurado bajo los lineamientos internacionales del Primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) y sobre cinco pilares fundamentales. Los pilares son: (i) Gestión Institucional; (ii) Comportamiento Humano; (iii) Atención y Rehabilitación de Víctimas; (iv) Infraestructura; y (v) Vehículos Seguros. Así, en cada uno de ellos se plantean diversos programas, que a su vez contienen una serie de acciones de la misma línea.

Paralelamente, en el marco normativo de salud pública, se estableció el Plan Decenal de Salud Pública (PDSP) 2012-2021, como una política pública que planteó como objetivo reducir en un 25 % la mortalidad a causa de hechos viales. Dentro de los objetivos estratégicos se encuentra “lograr cero tolerancia frente a la morbilidad, mortalidad y discapacidad evitables” (Ministerio de Salud y Protección Social, 2013).

A nivel local, únicamente Bogotá<sup>1</sup> y Medellín<sup>2</sup> han comenzado a implementar diferentes programas y planes de acción para combatir esta problemática a través de sus secretarías de movilidad. Vale la pena mencionar que son estos los dos centros urbanos donde se concentra la mayor parte de la población del país. Bogotá D.C. expidió el Plan Distrital de Seguridad Vial (2017-2026), con la adopción de la *visión cero*<sup>3</sup> como política distrital. Esta es una iniciativa desarrollada en 5 ejes que le da un enfoque ético a la seguridad vial, y que tiene como ideal reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves de siniestros viales. La propuesta reconoce que como humanos cometemos errores y por tanto un sistema realmente seguro debe ser diseñado para evitar los fallecimientos y lesiones en las vías de manera eficaz. Medellín, por su parte, expidió el Plan de Movilidad Segura (2014-2020), en el que se diseñaron 5 áreas de intervención, a través de las cuales se busca fortalecer las acciones y medidas para la intervención integral de los usuarios de las vías, los vehículos y la infraestructura vial.

Este contexto normativo en seguridad vial permite concluir que a lo largo de los años han sido diferentes los esfuerzos, tanto normativos como de política pública, emprendidos a nivel nacional y local para abordar la problemática de los siniestros viales. Sin embargo, el país no ha logrado reducir el número de personas que al año fallecen o presentan alguna lesión en las vías. Es necesario que Colombia continúe sumando esfuerzos desde diferentes ámbitos para contrarrestar este problema de salud pública, pero en especial debe empezar por establecer un marco normativo en seguridad vial y vehicular acorde con los estándares internacionales, que hasta la fecha no se han abordado. Por el contrario, como muchos otros países, el país sigue tolerando las lesiones y las muertes por siniestros de tránsito como un precio “inevitable” del transporte.

- 
- 1 La capital del país presenta un promedio de 511,2 fallecidos al año para el periodo de 2014-2019.
  - 2 La capital del departamento de Antioquia presenta un promedio de 253,7 fallecidos al año para el periodo de 2014-2019.
  - 3 Visión Cero es una estrategia para eliminar todas las muertes y lesiones graves por accidentes de tráfico, al tiempo que se aumenta la movilidad segura, saludable y equitativa para todos. Esta estrategia fue aplicada por primera vez en Suecia en la década de 1990.

## 2.2. Seguridad vehicular en Colombia

Uno de los pilares del Plan Nacional en Seguridad Vial 2011-2021 está enfocado en emprender acciones para que los vehículos en nuestro país cuenten con la seguridad que exige la normatividad internacional. Con esto se reconoció que Colombia tenía la necesidad de desarrollar una reglamentación técnica en torno a la seguridad vehicular, para lo cual el Plan Nacional afirmó que nuestro país debería ser parte del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de Naciones Unidas WP.29. Con lo anterior el país no solo se asegura de mejorar la capacidad de tolerancia al impacto del parque automotor, reduciendo en gran medida las muertes y lesiones graves, sino que cumple con una de las recomendaciones del Primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas (2011-2020). Cuando los vehículos se hacen más seguros, como consecuencia de la implementación de la normativa recomendada, las muertes y lesiones se evitan, debido a la reducción en el número de siniestros.

El objetivo planteado por el PNSV (2011-2021) es que el ordenamiento jurídico colombiano pueda armonizarse con la normatividad internacional para determinar los requisitos mínimos para los vehículos automotores importados y ensamblados en el país, así como aquellos del equipamiento de seguridad automotriz. Además, el Plan estableció el objetivo de adoptar un reglamento técnico respecto a la homologación integral de vehículos y motos según las normas internacionales, incluyendo requisitos asociados a ensayos, evaluación de la conformidad y reconocimiento de sistemas internacionales de evaluación de la conformidad, certificación y vigilancia.

En la actualidad nuestro país solo cuenta con 2 normativas en torno a la seguridad vehicular para vehículos motorizados de 4 ruedas. En el Código Nacional de Tránsito se consagró el uso obligatorio del cinturón de seguridad y la Resolución 3752 de 2015 determinó las medidas y requisitos de los sistemas de seguridad activa y pasiva<sup>4</sup> para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques. Así, la anterior normativa

---

4 La seguridad vehicular tiene dos aspectos: la seguridad pasiva es entendida como el conjunto de todos aquellos elementos que contribuyen a proporcionar una mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha, para, en la medida de lo posible, evitar un accidente; la seguridad activa, por su parte, es comprendida como los elementos que reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando el accidente es inevitable.

estableció el uso obligatorio de las siguientes tecnologías de seguridad activa y pasiva para los vehículos automotores de 4 ruedas que se ensamblen o comercialicen en nuestro país: (i) frenos ABS, (ii) dos bolsas de aire, (iii) apoyacabezas y (iv) cinturones de seguridad.

Un informe sobre el estado de la seguridad vial en las Américas de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) reconoció que Colombia se encontraba dentro de un grupo de 13 países que presentaron un aumento en el número de fallecidos por siniestros de tránsito; y a la vez, que nuestro país solo disponía de normativas que cumplieran con las buenas prácticas para únicamente 2 factores de riesgo —uso del cinturón de seguridad y conducción sobre los efectos del alcohol—, dentro de los cuales no se encuentran los vehículos automotores inseguros.

Como se puede observar, aunque esta normativa en seguridad vehicular es un avance, no es suficiente para abordar uno de los pilares del Primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial, en tanto no se encuentra acorde con los estándares internacionales. Este argumento se refuerza con el hecho de que nos encontramos en el último año de implementación del PNSV (2011-2021) y del Plan Decenal en Salud Pública (2012-2021), y no se ha logrado hacer una reducción en el número de personas fallecidas y lesionadas como consecuencia de los siniestros de tránsito.

Este problema es especialmente crítico en los países de bajos ingresos (LIC), como Colombia, debido a varias deficiencias persistentes en las normas de seguridad vial, entre ellas aquellas relacionadas con la seguridad y el mantenimiento de los vehículos. Por tanto, mejorar este aspecto implica que los gobiernos exijan a través de la legislación (incluidas las regulaciones, políticas y protocolos) que los fabricantes cumplan con las normas de seguridad de alta calidad armonizadas para todos los tipos de vehículos automotores. Para ello, los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas son los mecanismos ideales para proporcionar e implementar normas de seguridad armonizadas en la certificación de vehículos automotores y sus partes.

### **3. LA RELEVANCIA DE LA SEGURIDAD VEHICULAR EN EL ORDENAMIENTO CONSTITUCIONAL COLOMBIANO**

El transporte terrestre ha sido reconocido por la jurisprudencia constitucional colombiana como una actividad social y económica que facilita la realización del derecho de libre movimiento y circulación, así como de derechos vinculados con la libertad económica y la iniciativa privada, relacionada con la prestación del servicio público de transporte o la venta de vehículos. De igual forma, se ha sostenido que su ejercicio puede poner en riesgo derechos fundamentales de los ciudadanos como la vida, la integridad y la seguridad, como consecuencia del peligro que entraña la movilización a través de vehículos.

Teniendo en cuenta la influencia que podría tener una mejora de la seguridad vial mediante la aplicación de una legislación adecuada —especialmente en uno de los cinco factores de riesgo clave identificados en el Plan Mundial para el Primer y Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial: la seguridad vehicular en la garantía de los derechos de la vida y la salud de los ciudadanos—, en este acápite abordaremos los diferentes aspectos que confluyen en el transporte terrestre a través de la jurisprudencia constitucional. Esto lo hacemos con el objetivo de analizar de qué manera una regulación en seguridad vehicular es coherente con los principios y normas constitucionales.

### 3.1 El deber del estado de proteger los derechos a la vida y la salud, y de emitir una regulación que garantice la seguridad vehicular

#### a. *Parámetros constitucionales en transporte terrestre y seguridad vial*

El artículo 24 de la Constitución consagra el *derecho de todas las personas a circular libremente* dentro del territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley. La jurisprudencia constitucional ha reconocido el carácter fundamental de este derecho, en tanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental “*radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos*” (Corte Constitucional, Sentencia C-741/1999). Por su parte, la Corte Constitucional ha determinado que el tránsito automotor es una actividad trascendental en las sociedades contemporáneas, pues juega un papel muy importante en el desarrollo social y económico, además de hacerlo en la realización de los derechos fundamentales (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-468/11).

En este sentido, la jurisprudencia de la Corte Constitucional ha llegado a tres conclusiones. En primer lugar (i), que la libertad de locomoción tiene una importancia central, por cuanto es una condición para el goce efectivo de otros derechos y garantías, como, por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-150/95). En segundo lugar (ii), que la libertad de locomoción se afecta cuando —irrazonablemente, por acciones positivas<sup>1</sup>— directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, o cuando se produce tal efecto de manera indirecta debido a las consecuencias que genera la actividad que realiza una persona (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-066/95). En tercer y último lugar (iii), ha dicho que la Constitución faculta al legislador para establecer límites a la libertad de locomoción cuando el orden público se encuentre gravemente alterado, ya sea por razones de planeación rural o urbana, por motivos culturales o

---

1 Por acciones positivas se habla de “políticas o medidas dirigidas a favorecer a determinadas personas o grupos, ya sea con el fin de eliminar o reducir las desigualdades de tipo social, cultural o económico que los afectan, bien de lograr que los miembros de un grupo subrepresentado, usualmente un grupo que ha sido discriminado, tengan una mayor representación” (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-964/03).



para proteger zonas de reserva natural (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-529 de 2003, Sentencia C-468/11).

Por otra parte, sobre el *transporte terrestre* la Corte ha señalado que es una actividad que implica riesgos importantes y, por lo tanto, debe ser regulada por el legislador para asegurar el deber de proteger a todas las personas en su vida, honra, bienes, y derechos y libertades. En ese mismo sentido, también ha destacado que a medida que los avances tecnológicos han permitido la producción de vehículos que se desplacen a mayores velocidades, se ha potencializado la afectación de la vida e integridad de las personas, lo cual genera la necesidad urgente de garantizar la seguridad, que supone una regulación rigurosa del tráfico automotor.

En especial, la jurisprudencia ha desarrollado los siguientes preceptos sobre el transporte terrestre: (i) se trata de una actividad peligrosa, frente a la cual *es legítima una amplia intervención policiva del Estado*; (ii) el poder de regulación del transporte no solo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino también el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable; además, (iii) el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-468/11). Por lo anterior, la protección y la garantía de los derechos de las personas en el marco de la seguridad vial en su conjunto, como principio rector de los preceptos en materia de tránsito en general, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional *como un fin constitucionalmente válido*<sup>2</sup> (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-355/03, Sentencia C-144/09). Además, cabe señalar que la organización general del tránsito y transporte en Colombia se rige por unos principios rectores ligados a los fines de esta

---

2 En la sentencia C-1090 de 2003 (M.P. Clara Inés Vargas Hernández) la Corte afirmó que ese fin “se encuentra acorde con lo previsto en la Constitución respecto del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares (...) (C.P. art.2º), pues, si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal, provocaría la accidentalidad constante de sus elementos”.

actividad, cuyo objetivo fundamental es garantizar la *seguridad de las personas* (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-144/09).

La jurisprudencia también ha señalado que el legislador tiene una amplia libertad de configuración en lo que respecta al tránsito terrestre, por tratarse de normas de interés público (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-1090/03). Esta libertad de configuración que se le otorga al legislador se encuentra justificada, en tanto busca proteger distintos valores y derechos constitucionales como la libertad de locomoción, circulación y movilidad de los ciudadanos; el derecho a la vida; la integridad personal y los bienes; la seguridad; la salubridad pública; la ma-lla vial; y el medio ambiente, entre otros. Sin embargo, dicha libertad de configuración legislativa no es absoluta, sino que debe ser racional, proporcional, respetuosa de los derechos fundamentales y estar en función de los límites constitucionales legítimos (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-981/10). Estos principios se aplican para la regulación del servicio tanto público como privado, la Corte Constitucional ha determinado que en materia de seguridad vial no hay lugar a distinguir entre uno u otro, debido a que los factores de riesgo no discriminan entre estos servicios. Por tanto, teniendo en cuenta que la amenaza sobre la sociedad es la misma, el legislador no puede darles un trato normativo distinto.

Considerando estos principios constitucionales sobre transporte terrestre, es posible afirmar que la adopción e implementación de normas de seguridad vehicular —como las consagradas en el Foro WP.29 sobre vehículos de motor— no solo está permitida dentro de las facultades del legislador sobre el transporte terrestre, sino que, además, cumple un fin constitucional legítimo: proteger a todas las personas en su vida y su honra (Art. 2 CN). En efecto, legislar sobre este factor de riesgo evita la ocurrencia de siniestros viales, su fatalidad en caso de que lleguen a ocurrir y sus consecuencias. Por tanto, ser parte de los acuerdos internacionales en seguridad vehicular mencionados va acorde con estos desarrollos jurisprudenciales, que enmarcan la seguridad vial y la vehicular como fines constitucionales legítimos, que garantizan los derechos fundamentales de los ciudadanos en el ejercicio de una actividad catalogada como riesgosa y/o peligrosa por la jurisprudencia colombiana y como un factor de riesgo en las vías por la OMS.

Finalmente, el tema de la seguridad vial y la seguridad vehicular también se ha abordado en dos líneas de análisis de constitucionalidad. La primera trata respecto de la potestad del legislador de consagrar sanciones

en el Código Nacional de Tránsito, en caso de que no cumplan con las normas que propende por la seguridad de los usuarios. Sobre este aspecto, la jurisprudencia de la Corte Constitucional ha señalado que al legislador le asiste libertad de configuración en materia de sanciones y restricciones sobre la comisión de infracciones a las normas de tránsito que buscan proteger la seguridad, movilidad, salubridad y medio ambiente para todos los ciudadanos. Igualmente, el legislador tiene libertad en el otorgamiento de las facultades y competencias necesarias a las autoridades de tránsito para imponer o aplicar dichas restricciones o sanciones, siempre y cuando estas persigan fines legítimos.

La segunda línea hace un análisis constitucional sobre las medidas que propenden por un cumplimiento voluntario por parte de los ciudadanos de las medidas de seguridad vial que pretenden reducir los efectos de los factores de riesgo en las vías. En una reciente sentencia, la Corte estudió la constitucionalidad de la norma que establecía la responsabilidad solidaria de los dueños de los vehículos en las infracciones detectadas por los sistemas tecnológicos: la Ley 1843 de 2017, por medio de la cual se reguló la instalación de sistemas automáticos para la detección de infracciones de tránsito (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-038/20). En la sentencia, la Corte sostuvo que las sanciones establecidas en el Código Nacional de Tránsito cumplían la función de prevenir los atentados contra la seguridad vial, o de generar incentivos para evitar su reiteración, cuando el infractor se encuentra en capacidad de evitar el hecho que origina la infracción.

#### ***b. Garantía y protección del derecho a la vida y a la salud en el marco de la seguridad vial y vehicular***

El derecho fundamental a la vida se consagró principalmente en los artículos 2 y 11 de la Constitución Política. En esa línea, la Corte Constitucional ha sostenido que este derecho no significa la simple posibilidad de existir, sino que, por el contrario, supone la garantía de una existencia digna que implica para el individuo la mayor posibilidad de despliegue de sus facultades corporales y espirituales. Es decir, no solamente aquellas actuaciones u omisiones que conducen a la extinción de la persona como tal o que la ponen en peligro de desaparecer son contrarias al derecho a la vida, sino también lo son todas aquellas circunstancias que puedan poner en peligro el ejercicio del derecho a la vida (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-444/99). Esta concepción más amplia de este derecho implica

que cualquier circunstancia que impida el desarrollo normal de la persona debe ser evitable, para que no llegar a comprometer su ejercicio. Por tanto, este derecho constituye el sustento y razón de ser para el ejercicio y goce de los restantes derechos establecidos tanto en la Constitución como en la ley. Lo anterior lo convierte, entonces, en la premisa mayor e indispensable para que cualquier persona natural se pueda convertir en titular de derechos u obligaciones (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-675/11).

En esa línea, la Corte Constitucional ha sostenido que en aquellos casos en los que una persona se encuentra en peligro y considera amenazados derechos fundamentales como la vida y la integridad personal, es necesario que el Estado dirija su accionar a evitar que se materialice el daño en concreto (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-976/04). Del mismo modo, la Corte también ha advertido que dicho accionar solo podrá estar precedido por una comprensión particular de los diversos factores de riesgo que rodean a la persona y las cargas que —en solidaridad— está llamada a soportar, como la conducción de vehículos, más aun si estos no cumplen con los estándares mínimos en seguridad tanto activa como pasiva que han sido definidos y aceptados internacionalmente, a través de diferentes acuerdos administrados por Naciones Unidas.

En ese orden de ideas, es importante destacar que —tal como se señaló en las secciones anteriores— la jurisprudencia colombiana desde tiempos atrás<sup>3</sup> ha catalogado la conducción de vehículos como una actividad peligrosa que pone en riesgo a la comunidad en su conjunto (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-1090/03). Esta actividad rompe el equilibrio que debe existir entre los asociados, colocando *per se* a la comunidad “*ante inminente peligro de recibir lesión*” (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-1090/03). De manera que, en cumplimiento del deber de protección que tienen las autoridades y que consagra el artículo segundo constitucional, el legislador debe regular todos los aspectos

---

3 Ver, por ejemplo: Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del 25 de octubre de 1999; Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia del 3 de noviembre de 2011: “la conducción de automotores ha sido calificada por la jurisprudencia inalterada de esta Corte como actividad peligrosa, o sea, ‘aquella que [sic] ‘... aunque lícita, es de las que implican riesgos de tal naturaleza que hacen inminente la ocurrencia de daños’”.

que influyen en un sistema seguro y que propenden por evitar la posible ocurrencia de siniestros, fallecimientos o lesiones en las vías.

Este argumento se refuerza con lo establecido por la Corte al considerar un fin constitucionalmente válido propender por la seguridad vial y sus factores, como lo es la seguridad vehicular, pues se persigue la realización de los principios constitucionales de protección —por parte de las autoridades— de la vida y de los bienes de las personas residentes en Colombia, y de la promoción de la prosperidad general, en los términos del artículo 2 (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-355/03).

Adicional a lo anteriormente discutido, en la Sentencia T-731 de 1998 se trabajó la responsabilidad estatal en torno al servicio de transporte de personas. Allí se sostuvo lo siguiente:

*Por supuesto el servicio de transporte de personas, al que se refiere este proceso, está regido por los indicados principios constitucionales y exige especial cuidado por parte de las autoridades encargadas de su coordinación, control y vigilancia, no solamente para que se preste con eficiencia y de manera permanente en todo el territorio nacional sino en condiciones de seguridad que garanticen la preservación de la vida y la integridad de los pasajeros (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-731/98).*

Por otra parte, el *derecho a la salud* está consagrado en los artículos 48 y 49 de la Constitución. Tal como lo ha expuesto la Corte, la salud tiene una doble connotación como derecho y como servicio público. Sobre la naturaleza del derecho, inicialmente la jurisprudencia consideró que este era un derecho prestacional, y posteriormente se estableció como un derecho prestacional autónomo, fundamental e irrenunciable, ante la necesidad de garantizar a los ciudadanos una vida en condiciones dignas (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-760/08).

La jurisprudencia constitucional desde sus inicios reconoció que la salud “es un estado variable, susceptible de afectaciones múltiples, que inciden en mayor o menor medida en la vida del individuo” (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-760/08). En ese orden de ideas, la Corte Constitucional ha seguido los parámetros desarrollados por la Organización Mundial de la Salud, al señalar y determinar que la salud es un estado completo de bienestar físico, mental y social dentro del nivel posible de salud para una persona (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-597/93). Adicional a lo que hemos mencionado, la Corte en sus sentencias reconoció que la garantía del derecho fundamental a la

salud como derecho autónomo incluye que se puedan concretar su prestación y demás garantías derivadas de las diferentes normativas relativas a la salud, advirtiendo que algunas de estas se encuentran en diferentes normas del ordenamiento jurídico (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-859/03).

Por otro lado, la Corte —al analizar la constitucionalidad del uso obligatorio de los cinturones de seguridad para conductores— sostuvo que la Constitución no es neutra frente a valores como la vida y la salud, sino que, por el contrario, el ordenamiento favorece la garantía y protección de estos bienes. Por tanto, el Estado tiene un interés autónomo en que estos valores se realicen en la vida social, por lo cual las autoridades no pueden ser indiferentes frente a una decisión con la cual una persona pone en riesgo su vida o su salud, sino que deben tomar medidas de protección. En esta oportunidad la Corte no solo declaró la exequibilidad de la norma, sino que extendió el uso obligatorio de esta medida a todo tipo de vehículo, sin importar su modelo o año de fabricación (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-309/97).

Este precedente ha sido sostenido por la Corte en otras sentencias, en donde ha declarado, por ejemplo, la constitucionalidad del uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros de los vehículos, y su sanción en caso de no uso, como una medida que propende por la garantía y protección de la vida y la integridad personal de los ciudadanos (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-930/08). Como se puede observar, los estándares en seguridad vehicular en los automóviles, tal como los cinturones de seguridad, no son entonces incompatibles con los preceptos constitucionales de protección y garantía de vida digna y de condiciones de salud. Al contrario, estos son un desarrollo de los preceptos constitucionales, que se reflejan en la consagración de sanciones por el incumplimiento del no uso de los cinturones de seguridad.

La jurisprudencia de la Corte Constitucional analizada permite concluir que la protección de los derechos a la vida en condiciones dignas y a la salud son fines constitucionales legítimos. Por ello, el legislador y el gobierno nacional están en la obligación de expedir normas jurídicas que busquen salvaguardar la seguridad vial y vehicular. Lo anterior implica adoptar medidas no solo en el ámbito de los cinturones y cascos de seguridad, sino también adoptar aquellas que abordan otros factores de riesgo en las vías y que tengan como propósito proteger los derechos a la vida e integridad personal de los conductores de vehículos automotores y demás actores

del transporte. Este punto toma especial relevancia si consideramos que nuestro país tiene un atraso de 20 años en materia de seguridad vial y vehicular, y que la evidencia muestra que el uso de estas tecnologías puede ayudar a abordar la problemática de salud pública ocasionada por la carga de transporte vehicular.

**c. Garantía y protección del derecho a la vida y a la salud de las niñas y niños en el marco de la seguridad vial y vehicular**

En la década comprendida entre 2005 y 2015, alrededor de 5717 niños y adolescentes perdieron la vida a causa de los siniestros viales, según los datos suministrados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial. En ese mismo periodo, 59416 niños entre 0 y 17 años resultaron también lesionados en esas mismas circunstancias. La seguridad vial y vehicular también es una problemática que afecta a los niños y niñas como usuarios de las vías. De hecho, en el 2019, 105 menores perdieron la vida y 1060 resultaron lesionados como consecuencia de un siniestro vehicular (Observatorio Nacional de Seguridad Vial [ONSV], 2020).

Nuestro ordenamiento jurídico<sup>4</sup> únicamente establece la prohibición de que los menores de 10 años viajen en el asiento delantero del vehículo, y señala que los menores de 2 años solo podrán ir en el asiento posterior si hacen uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando viaje únicamente en compañía del conductor. La normativa internacional es, sin embargo, más estricta; recomienda el uso del sistema de retención infantil con anclaje ISOFIX para todos los menores de 0 a 11 años, o para aquellos que midan menos de 1,50 m. Este sistema permite que los niños permanezcan sentados de manera correcta y estén debidamente anclados al asiento automotor, impidiendo que en caso de un siniestro vial los niños se golpeen contra cualquier parte del vehículo (OMS, 2017). De hecho, un informe de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) reconoció que Colombia no contaba con una legislación adecuada en torno a la protección de los niños y niñas en los vehículos, de acuerdo con la normativa de Naciones Unidas (OPS, 2019). Pues, aunque la normativa colombiana hace la exigencia del uso de la silla para menores de 2 años, no se hace referencia a las especificaciones técnicas que se requieren para que los niños y niñas viajen seguros en sistemas

---

4 Artículo 82 del Código Nacional de Tránsito.

retención infantil, con anclaje ISOFIX en los vehículos, y no hace obligatorio el uso del cinturón de seguridad en los menores de 10 años.

El artículo 44 constitucional consagra la prevalencia de los derechos de niños y niñas sobre los de los demás, y la búsqueda de su interés superior. Esta norma establece de forma expresa que los derechos a la vida, la integridad física y la salud de los menores de edad son fundamentales. Asimismo, este artículo dispone que la familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño o niña para asegurar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus garantías. Además, la Corte Constitucional ha establecido que los niños y las niñas, por encontrarse en condición de debilidad, merecen mayor protección, de forma tal que se promueva su dignidad (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-206/13). Por último, esta también ha afirmado que sus derechos, entre ellos la salud, tienen un carácter prevalente en caso de que se presenten conflictos con otros intereses (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-206/13).

A los niños y niñas, como a todas las personas, les es inherente el principio de la dignidad humana (preámbulo de la Constitución), el cual les garantiza, entre otras cosas, la posibilidad de tener un plan de vida y de tomar decisiones de acuerdo con este plan. El adecuado desarrollo durante la niñez es una condición indispensable para que una persona pueda trazarse un proyecto de vida y actuar de acuerdo con él, por lo que se le exige al Estado adoptar medidas especiales de protección durante esta etapa. Por esto la jurisprudencia constitucional ha reconocido una protección constitucional reforzada sobre los niños y niñas, entendida como *“la satisfacción de sus derechos e intereses debe constituir el objetivo primario de toda actuación, sea oficial o sea privada, que les concierna”* (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-884/11, Sentencia T-587/17).

Un salvamento de voto del Magistrado Mauricio Gonzales Cuervo en la sentencia C-930 de 2008 sostuvo que el legislador había incurrido en un déficit de protección legal al permitir que los menores de 10 años viajen en los asientos traseros de vehículos sin obligación del uso del cinturón de seguridad (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-930/08). De acuerdo con el salvamento, los menores también tienen derecho a la seguridad vehicular, en tanto es deber del estado proteger su vida e integridad personal, dada su mayor vulnerabilidad. Aunque se trata solo de un salvamento de voto, este caso muestra que el debate sobre la protección de menores en los vehículos y carreteras es un asunto que todavía está abierto (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-930/08).



La seguridad vehicular no es ajena a los niños y niñas, por el contrario, son quienes se encuentran más expuestos a fallecer o lesionarse al interior de un vehículo motorizado. Por ello se han desarrollado tecnologías que los protegen en caso de presentarse un siniestro vial. Sin embargo, aunque la protección del interés superior del niño es un precepto constitucional, aún en Colombia no se cuenta con una regulación adecuada que proteja la vida, la integridad y salud de los menores. Es necesario que se adopte una normativa adecuada a los estándares internacionales y la mejor evidencia científica disponible, que propenda por este objetivo y vaya acorde con los fines constitucionales de promoción y protección de los derechos a la vida y salud de los niños y niñas.

### **3.2 Compatibilidad de una regulación en seguridad vial y vehicular con otros principios constitucionales**

En la discusión sobre la adopción de estándares más estrictos en materia de seguridad vial y vehicular es frecuente escuchar que dichas regulaciones pueden implicar una potencial violación a otros principios y libertades constitucionales legítimas, como pueden ser la libertad de empresa y el libre desarrollo de la personalidad. Por esta razón, esta sección analizará la compatibilidad de una regulación en seguridad vehicular con estas dos libertades constitucionales.

#### **a. Libertad de empresa y derechos fundamentales en el contexto de la seguridad vehicular**

Si bien la jurisprudencia de la Corte Constitucional relacionada con la seguridad vial y seguridad vehicular no ha desarrollado la conexión con la libertad de empresa, la Corte sí ha tenido la oportunidad de estudiar en varias sentencias la relación entre el tránsito terrestre como actividad económica y desarrollo del principio de libre empresa, y las posibles limitaciones a ambas, a través de requisitos legales o sanciones impuestas en el Código Nacional de Tránsito.

Para comenzar, el artículo 333 de la Constitución Política establece que la actividad económica y la iniciativa privada son libres dentro de los límites del bien común, mientras que el artículo 334 determina que la dirección general de la economía está a cargo del Estado. Por su parte, la libertad económica ha sido definida por la Corte Constitucional como “la facultad que tiene toda persona de realizar actividades de carácter económico, según sus preferencias o habilidades, con miras a crear, mantener

o incrementar un patrimonio” (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-425/92). Sin embargo, la Corte también ha destacado que “las actividades que conforman dicha libertad están sujetas a limitaciones impuestas por la Constitución y las leyes, por razones de seguridad, salubridad, moralidad, utilidad pública o interés social” (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-408/04).

La libertad económica y de empresa no son principios absolutos, como lo enuncia explícitamente la Carta Política, sino que se encuentran sujetos a los límites que impone el bien común, así como a las limitaciones de orden legal establecidas por el legislador, con fundamento en los derechos fundamentales y la prevalencia del interés general. Vale la pena mencionar que en un principio se concibió que la libertad económica tenía carácter fundamental (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-425/92), pero luego se estableció que la libertad de empresa no es un derecho fundamental, ya que la Constitución confiere mayor valor a los derechos y libertades de la persona que a los derechos y libertades de contenido puramente patrimonial (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-256/94).

Precisamente, al analizar una demanda de inconstitucionalidad contra el parágrafo del artículo 18 de la Ley 336 de 1996, en la sentencia C-043 de 1998 —en relación con la naturaleza de las habilitaciones y revocaciones que debe conferir el Estado para la prestación del servicio público de transporte—, la Corte manifestó que si bien es cierto que la Constitución garantiza la libre iniciativa privada y la libertad de empresa —por lo que corresponde al Estado impedir su obstrucción y restricción—, “la libertad del individuo se encuentra atemperada en la preceptiva constitucional por la prevalencia del interés colectivo (artículo 1°), por las competencias de intervención y regulación a cargo del Estado (artículos 333, 334 y 335 C.P.) y por los principios de razonabilidad y proporcionalidad que la doctrina de esta Corte ha prohijado” (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-043/98).

Posteriormente se estableció que la libertad de empresa solamente toma rango de fundamental cuando se encuentra en conexidad con un derecho fundamental, es decir, cuando su ejercicio sea el instrumento para hacer efectivo un derecho fundamental (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia SU-157/99). Por consiguiente, la libertad económica es susceptible de ser limitada, pues no tiene carácter absoluto. El Estado puede establecer límites o restricciones a esta libertad en aras de proteger la salubridad, la seguridad, el medio ambiente y el patrimonio cultural de

la nación<sup>5</sup>. Así, puede exigir licencias de funcionamiento de las empresas, permisos ambientales y licencias sanitarias o de seguridad (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-524/95).

A través de distintos pronunciamientos, la Corte Constitucional determinó los requisitos constitucionales que deben proceder para que la intervención a la libertad económica sea válida. Hoy existe un precedente consolidado, la medida de intervención estatal en la economía resulta admisible cuando se cumplan los siguientes requisitos:

- (i) necesariamente debe llevarse a cabo por ministerio de la ley;
- (ii) no puede afectar el núcleo esencial de la libertad de empresa;
- (iii) debe obedecer a motivos adecuados y suficientes que justifiquen la limitación de la referida garantía;
- (iv) debe obedecer al principio de solidaridad; y
- (v) debe responder a criterios de razonabilidad y proporcionalidad (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-830/10).

En la sentencia C-408 de 2004 —cuando se analizó la constitucionalidad de los artículos 26 y 27 del Código Nacional Transito, en torno a los requisitos para prestar el servicio público de transporte— la Corte Constitucional reiteró la jurisprudencia desarrollada en torno a la libertad económica y el servicio público de transporte (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-408/04). Argumentó que esta normativa fue expedida por el legislador con el objetivo de organizar y regular el servicio público de transporte terrestre, por lo que no podría alegarse una indebida intervención del Estado en la economía y una limitación al derecho de libertad de empresa (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-408/04). Para la Corte, dicha normatividad buscaba simplemente garantizar el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida.

Finalmente, en la sentencia C-830 de 2010 la Corte Constitucional evaluó la relación entre la libertad de empresa y el derecho a la salud, mientras revisaba la Ley 1335 de 2009 sobre la prevención del consumo de tabaco. Allí se estableció que las limitaciones a la libertad de empresa y la libre iniciativa privada estaban justificadas por “razones imperiosas”, que están ligadas a la protección de la salud de la población (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-830/10).

Como se señaló con anterioridad, los siniestros viales son una problemática de salud pública que afecta a miles de personas año tras año,

---

5 Inc. 5°, Art. 333 CP.

en especial en los países de ingreso medio-bajo, que no cuentan con los mismos marcos normativos en seguridad vial y vehicular que los países de ingresos altos, en particular, aquellos marcos que le exigen a la industria automotriz vender vehículos automotores con estándares en seguridad. En ese sentido —teniendo en cuenta que la libertad económica no es un precepto constitucional absoluto, sino que puede ser limitada en aras de proteger la salubridad—, la comercialización de vehículos automotores con estándares de seguridad sería un límite a libertad económica ligado a la protección de la salud de los usuarios del transporte, y estaría acorde con los parámetros desarrollados por la Corte Constitucional.

#### **b. Medidas de seguridad vial y restricción al derecho al libre desarrollo de la personalidad**

El artículo 16 de la Constitución protege el derecho al libre desarrollo de la personalidad y especifica que a este no se le pueden atribuir “más limitaciones que las que imponen los derechos de los demás y el orden jurídico”. Específicamente, la Corte Constitucional se ha ocupado en diferentes ocasiones<sup>6</sup> de examinar la limitación del derecho al libre desarrollo de la personalidad, y de otros derechos, producida por las medidas de protección tendientes a garantizar la seguridad de las personas, y en particular los derechos a la vida y a la salud, en el contexto de la seguridad vial.

Así, en la sentencia C-309 de 1997 se examinó la constitucionalidad de la norma que estableció la obligatoriedad del cinturón de seguridad y la imposición de la multa. En este caso la Corte analizó en detalle el tema de la aplicación de medidas de protección y su compatibilidad con el respeto de la autonomía individual (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-309/97). En dicha sentencia se hizo énfasis en que la Constitución garantiza la dignidad y la autonomía individuales, por lo que, en principio, no le corresponde al Estado decidir la manera en que las personas desarrollan sus derechos. En este sentido, la Corte concluyó que solamente bajo determinados supuestos las medidas de protección establecidas en el Código Nacional de Tránsito y sus contravenciones resultan legítimas<sup>7</sup> (Corte Constitucional

---

6 Ver, por ejemplo: C-309 de 1997; C-355 de 2003; C-529 de 2003; C-449 de 2003; y C-141 de 2018.

7 Los lineamientos definidos por la Corte Constitucional para restringir el libre desarrollo a la personalidad son: “i) una medida de protección no puede tener cualquier finalidad sino que debe estar orientada a proteger valores que tengan un sustento constitucional expreso, ya sea por cuanto

de Colombia, Sentencia C-309/97). Con lo anterior, determinó que una medida que pretenda restringir un derecho es válida siempre y cuando tenga una finalidad ajustada a la constitución y que resulte proporcionada. En particular, debe tenerse en cuenta que la salvaguarda de los derechos a la vida, a la salud y a la integridad personal encuentra en principio sustento constitucional, particularmente en el caso de la protección de los derechos de los niños. Lo anterior demuestra los límites dentro de los que una política de protección es legítima para que resulte no solo compatible con la autonomía de la persona, sino que implique una defensa de la misma autonomía, ya que evita que las personas asuman graves riesgos.

De igual forma, la Corte expresó la necesidad de tomar en consideración dos aspectos: en primer lugar, (i) la existencia o no de un interés legítimo de la sociedad en la protección específica del interés de la persona, debido a la importancia del valor constitucional en juego y a la existencia de costos indirectos para la sociedad a tomar en cuenta (costos de atención de emergencias y de seguridad social en salud por ejemplo); el segundo lugar, (ii) el ámbito de protección, esto es, que las posibilidades de imposición de deberes en la esfera pública son mayores que en la esfera íntima, por cuanto la asunción de riesgos en ámbitos públicos puede tener un efecto inductor sobre terceros, que las autoridades del Estado tienen el derecho de prevenir.

En otra oportunidad, en la sentencia C-449 de 2003, se analizó la constitucionalidad del inciso primero del artículo 58 del Código Nacional

---

la Carta los considera valores objetivos del ordenamiento, como sería la protección de la vida o de la salud, o ya sea porque se busca reforzar la propia autonomía de la persona, ii) el efecto protector de la medida en relación con el interés o valor que se quiere favorecer debe aparecer demostrado claramente, en tanto no parece legítimo que una hipotética protección a un interés de la propia persona autorice al Estado a coaccionar a los ciudadanos para que se abstengan de efectuar conductas que no afectan derechos de terceros, o para obligarlos a que realicen comportamientos que no benefician a los demás, iii) no debe resultar posible adoptar, en lugar de la medida de protección, otras medidas que resulten efectivas para lograr el objetivo buscado, menos lesivas de la autonomía individual, iv) el examen de proporcionalidad estricto sensu, debe tomar en cuenta a) la importancia de la carga que se impone al individuo en relación con los eventuales beneficios que la propia persona pueda obtener, pues sería irrazonable imponer obligaciones muy fuertes para el logro de beneficios menores, b) la medida específica no puede llegar a invadir el contenido esencial de la autonomía individual y del libre desarrollo de la personalidad y c) la sanción prevista por la vulneración de una medida de protección no puede ser exagerada en relación al interés que se pretende proteger” (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-309/97).

de Tránsito, que prohíbe a los peatones “*invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares*” (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-449/03), bajo la salvedad de que los peatones que no cumplan la norma podrán incurrir en una contravención de esta. La Corte sostuvo que el objeto de la limitación establecida en la norma demandada tenía un fin constitucionalmente legítimo, que es la protección de la seguridad de los peatones —bien sea que estos transiten a pie, en monopatines o similares—, así como la de quienes transitan por dichas vías en los vehículos destinados a ellas. Por lo anterior, concluyó que la norma no constituye una limitación ilegítima del derecho al libre desarrollo de la personalidad de los peatones que quieran circular por las vías destinadas a los vehículos, sino que, por el contrario, atiende a finalidades constitucionales.

Por otra parte, en sentencia C-141 de 2018, la Corte analizó el numeral 4 del artículo 8 de la Ley 1811 de 2016, que establece que los peatones no pueden llevar a cabo ninguna acción que ponga en peligro su integridad física. La Corte, siguiendo los lineamientos del juicio de proporcionalidad, determinó que la norma supone una limitación legítima al derecho al libre desarrollo de la personalidad, y que resulta proporcionado en comparación con los importantes fines que pretende proteger, como lo son la seguridad, la vida y la integridad personal (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-141/18). En particular, se destacó que la seguridad en la vía pública por el tránsito de vehículos incide en la vida e integridad de las personas, que pueden verse lesionadas seriamente por los siniestros que allí se ocasionen. La Constitución no es neutra frente a valores como la vida y la salud, sino que es un ordenamiento que favorece estos bienes. Más aun, el Estado tiene un interés en que estos valores se realicen en la vida social, por lo que las autoridades no pueden ser indiferentes frente a una decisión en la cual una persona pone en riesgo su vida o su salud (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-141/18). La Corte consideró que la normativa demanda establecer una medida de protección para garantizar la seguridad, vida e integridad de los peatones y de los conductores. Además, sostuvo que tal medida persigue una finalidad constitucionalmente imperiosa, pues encuentra respaldo constitucional en los artículos 2, 5 y 11 de la Constitución. De hecho, argumentó que la medida es también necesaria, en tanto los peatones son actores del tránsito vehicular y sus comportamientos pueden impactar (positiva o negativamente) la seguridad vial.

Esta revisión jurisprudencial permite afirmar que aquellas medidas que tengan como objetivo salvaguardar la vida y la integridad de los usuarios en las vías tienen prevalencia sobre el derecho al libre desarrollo de la personalidad, siempre que la limitación cumpla con los requisitos establecidos en lo desarrollado por la jurisprudencia de la Corte Constitucional. Dentro de dichas medidas se encuentran no solo las analizadas ya por la Corte, como el uso del cinturón de seguridad o las medidas relacionadas con el comportamiento de peatones en las vías, sino también aquellas que se relacionan con los sistemas de seguridad vehicular. Esto, teniendo en cuenta que su objetivo es evitar la ocurrencia de un siniestro o, en caso de que llegue a ocurrir, evitar que los usuarios de las vías resulten lesionados o pierdan la vida.

## 4. CONCLUSIÓN

La siniestralidad vial es resultado de la confluencia de varios factores, como el crecimiento poblacional y el aumento de las tasas de motorización en áreas urbanas o el cambio en las dinámicas socioeconómicas y culturales en los territorios, que da como resultado el cambio en los patrones de movilidad de las personas. Sin embargo, los choques son predecibles y, por lo tanto, evitables. En ese orden de ideas, los usuarios de la vía pública merecen una circulación vial más segura en todo el mundo. Para ello, un primer paso es desarrollar marcos normativos más acordes con los parámetros internacionales en los diferentes factores de riesgo, en especial el que se trabajó en este documento referente a los vehículos motorizados inseguros.

Un vehículo automotor más seguro puede reducir la probabilidad de que ocurra un siniestro vial, el fallecimiento de un usuario vial y la gravedad de las lesiones. No obstante, sin regulaciones claras es menos probable que los fabricantes de la industria automotriz fabriquen y/o diseñen vehículos automotores con estándares de seguridad, debido a que no existe un requisito legal para que lo hagan. Por tanto, la adhesión a instrumentos internacionales como el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Regulaciones de Vehículos WP.29 proporciona un marco normativo que garantiza que se obligue a diseñar y vender vehículos motorizados resistentes a los impactos, a fin de proteger a los pasajeros y los demás usuarios en las vías. En ese mismo sentido, organismos internacionales como la OMS y la OPS recomiendan que los países de ingresos medio-bajo adopten por lo menos las 8 normas de seguridad vehicular de las Naciones Unidas.

A nivel mundial, el número de lesiones graves y muertes por siniestros de tránsito no ha disminuido durante la última década y, en ausencia de una acción firme y eficaz para reducir esta carga, las tendencias actuales



en muertes por siniestros de tránsito indican que en la próxima década se producirán más de 17 millones de muertes, además de poderse provocar unos 500 millones más de heridos. A nivel nacional, las cifras no son diferentes; en el año 2019 en Colombia un promedio de 18,8 personas fallecieron al día como consecuencia de un siniestro vial y cada 0,25 minutos una persona resultó lesionada por los mismos hechos.

Las diferentes políticas y tecnologías diseñadas para disminuir el número de personas que resultaron lesionadas o fallecieron tras la ocurrencia de un siniestro juegan un papel clave. En este documento destacamos aquellas medidas que se relacionan con la adopción de una legislación que exija elementos de seguridad mínimos para la comercialización de vehículos motorizados, ya que estas medidas previnieron un gran número de siniestros viales el siglo pasado para los países del norte global. Es deber del Estado poder regular uno de los factores de riesgo que influye en el transporte terrestre, y aunque existen esfuerzos positivos que deben ser reconocidos en nuestro país en los diferentes aspectos de seguridad vial, la seguridad vehicular sigue siendo el principal ausente.

Tal como se ha analizado en este documento, una regulación más estricta en seguridad vehicular se encuentra acorde con los principios constitucionales de protección a la vida y honra de los ciudadanos (Art. 2 CN), al igual que con los desarrollos de la jurisprudencia constitucional, que ha establecido que la seguridad vial es un fin constitucionalmente legítimo. En especial, cuando la actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada por la jurisprudencia constitucional como una actividad peligrosa, que coloca *per se* a la comunidad “*ante inminente peligro de recibir lesión*” (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-1090/03). Igualmente, la adopción de una normativa en seguridad vehicular es una limitación válida a los principios a la libertad económica y al libre desarrollo de la personalidad, en tanto está acorde con los parámetros desarrollados por la Corte Constitucional.

Viajar por carretera es mucho más seguro ahora que hace 50 años, sin embargo, la siniestralidad vial se ha mantenido esencialmente sin cambios durante los últimos 10 años, persistiendo como la principal causa de muerte entre adolescentes y adultos jóvenes. Abordar los diferentes factores de riesgo en las vías es uno de los grandes retos para nuestro país en la próxima década, en especial aquel relacionado con la falta de normativa en seguridad vehicular conforme a los estándares internacionales para vehículos motorizados, acorde con los objetivos planteados en el Segundo

Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030<sup>1</sup>. Para lograr este objetivo, la voluntad política y la buena gobernanza de los diferentes actores políticos juegan un rol fundamental en la implementación de un sistema de transporte seguro, que tenga como premisa que no haya muertes ni lesiones graves en las vías.

---

**1** El 31 de agosto de 2020, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Resolución A/RES/74/299. En esta se declaró el Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, estableciendo el objetivo mundial de reducir las muertes y lesiones en las carreteras en un 50 % para 2030. Más información en: Asamblea General de las Naciones Unidas (2020). Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, doc. ONU A/RES/79/299 (2 de septiembre de 2020). <https://bit.ly/3zDJ6gm>

## 5. BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2015). Plan Nacional en Seguridad Vial (PNSV) Colombia 2011-2021 (segunda edición). <https://bit.ly/3ARV71I>
- Bhalla, K., & Gleason, K. (2020). Effects of vehicle safety design on road traffic deaths, injuries, and public health burden in the Latin American region: a modelling study. *The Lancet Global Health*, 8(6), e819-e828. <https://doi.org/10/grmn>
- Cabrera A., G., Velásquez O., N., & Valladares G., M. (2009). Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 27(2), 218-225. <https://bit.ly/3CTcYHv>
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-425/92 de 1992 (M.P. Ciro Angarita Barón; 24 de junio de 1992).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-597/93 de 1993 (M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz; 15 de diciembre de 1993).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-256/94 de 1994 (M.P. Jorge Arango Mejía; 31 de mayo de 1994).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-066/95 de 1995 (M.P. Hernando Herrera Vergara; 22 de febrero de 1995).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-150/95 de 1995 (M.P. Alejandro Martínez Caballero; 4 de abril de 1995).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-524/95 de 1995 (M.P. Carlos Gaviria Díaz; 16 de noviembre de 1995).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-309/97 de 1997 (M.P. Alejandro Martínez Caballero; 25 de junio de 1997).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-043/98 de 1998 (M.P. Vladimiro Naranjo Mesa; 25 de febrero de 1998).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-731/98 de 1998 (M.P. José Gregorio Hernández Galindo; 27 de noviembre de 1998).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia SU-157/99 de 1999 (M.P. Alejandro Martínez Caballero; 10 de marzo de 1999).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T444/99 de 1999 (M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz; 10 de junio de 1999).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-741/99 de 1999 (M.P. Fabio Moron Díaz; 6 de octubre de 1999).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-355/03 de 2003 (M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra; 6 de mayo de 2003).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-449/03 de 2003. (M.P. Álvaro Tafur Galvis; 3 de junio de 2003).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-529 de 2003 (M.P. Eduardo Montealegre Lynett; 3 de julio de 2003).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-859/03 de 2003 (M.P. Eduardo Montealegre Lynett; 25 de septiembre de 2003).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-964/03 de 2003 (M.P. Álvaro Tafur Galvis; 21 de octubre de 2003).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-1090/03 de 2003 (M.P. Clara Inés Vargas Hernández; 19 de noviembre de 2003).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-408/04 de 2004 (M.P. Alfredo Beltrán Sierra; 4 de mayo de 2004).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-976/04 de 2004 (M.P. Jaime Araújo Rentería; 8 de octubre de 2004).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-760/08 de 2008 (M.P. Manuel José Cepeda Espinosa; 31 de julio de 2008).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-930/08 de 2008 (M.P. Humberto Antonio Sierra Porto; 24 de septiembre de 2008).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-144/09 de 2009 (M.P. Mauricio González Cuervo; 4 de marzo de 2009).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-830/10 de 2010 (M.P. Luis Ernesto Vargas Silva; 20 de octubre de 2010).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-981/10 de 2010 (M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo; 1 de diciembre de 2010).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-468/11 de 2011 (M.P. María Victoria Calle Correa; 13 de junio de 2011).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-675/11 de 2011 (M.P. María Victoria Calle Correa; 9 de septiembre de 2011).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-884/11 de 2011 (M.P. Juan Carlos Henao Pérez; 24 de noviembre de 2011).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-206/13 de 2013 (M.P. Jorge Iván Palacio; 15 de abril de 2013).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-587/17 de 2017 (M.P. Alberto Rojas Ríos; 21 de septiembre de 2017).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-141/18 de 2018 (M.P. Alejandro Linares Cantillo; 5 de diciembre de 2018).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-038/20 de 2020 (M.P. Alejandro Linares Cantillo; 6 de febrero de 2020).

- Domingo Alarcón, J., Gich Saladich, I., Vallejo Cuellar, L., Ríos Gallardo, A. M., Montalvo Arce, C., & Bonfill Cosp, X. (2018). Mortalidad por accidentes de tráfico en Colombia. Estudio comparativo con otros países. *Revista Española de Salud Pública*, 92, e1-e13. <https://bit.ly/3g81FRR>
- Ferrer, A., Smith, R., Espinosa, O., Cuellar, M., & Raffo, V. (2013). *Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial. Colombia*. Global Road Safety Facility y World Bank. <https://bit.ly/3ARU9mk>
- Furas, A., Ramos, J., Bhalla, K. & Garrido, N., & Zamora, E. (2019). *Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor: Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR)*. Inter-American Development Bank. <https://doi.org/10.18235/0002001>
- Institute for Health Metrics and Evaluation, GBD, & University of Washington. (2019). GBD Compare | Viz Hub. Institute for Health Metrics and Evaluation. <https://bit.ly/3g6yq2L>
- Kopits, E., & Cropper, M. (2003). *Traffic Fatalities and Economic Growth* (N° 3035; Policy Research Working Paper). The World Bank. <http://hdl.handle.net/10986/18267>
- Ministerio de Salud y Protección Social. (2012). Plan Decenal de Salud Pública (PDSP) 2012-2021. <https://bit.ly/3zBEhUx>
- Ministerio de Salud y Protección Social, & Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2020). *Anuario Nacional de Siniestralidad Vial Colombia 2019*. Ministerio de Salud y Protección Social, Ministerio de Transporte. <https://bit.ly/3yWWgER>
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial [ONSV]. (2020). *Boletín estadístico Colombia. Fallecidos y lesionados en siniestros viales*. <https://bit.ly/3a2p9VG>
- Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*. <https://bit.ly/3wNhAfI>
- Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2017). *Salve VIDAS — Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial [Save LIVES A road safety policy package]*. <https://bit.ly/3wM1r9V>
- Organización Panamericana de la Salud [OPS]. (2019). *Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*. <https://doi.org/10/grmp>
- Romero, L. C. (2018). *Costos de la accidentalidad vial en Colombia*. Federación de Aseguradoras Colombianas - Fasecolda. <https://bit.ly/3iXbi7K>

- Turner, B., Job, S. & Mitra, S. (2021). *Guide for Road Safety Interventions: Evidence of What Works and What Does Not Work*. World Bank. <https://bit.ly/3sp9asP>
- Vos, T., Lim, S. S., Abbafati, C., Abbas, K. M., Abbasi, M., Abbasifard, M., Abbasi-Kangevari, M., Abbastabar, H., Abd-Allah, F., Abdelalim, A., Abdollahi, M., Abdollahpour, I., Abolhassani, H., Aboyans, V., Abrams, E. M., Abreu, L. G., Abrigo, M. R. M., Abu-Raddad, L. J., Abushouk, A. I., ... Murray, C. J. L. (2020). Global burden of 369 diseases and injuries in 204 countries and territories, 1990–2019: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2019. *The Lancet*, 396(10258), 1204-1222. <https://doi.org/10/ghf2zj>
- World Health Organization [WHO]. (2018). *Global status report on road safety 2018*. <https://bit.ly/3uIuqd2>

• DOCUMENTOS 1

**ETNORREPARACIONES.**  
*La justicia colectiva étnica y la reparación a pueblos indígenas y comunidades afrodescendientes en Colombia*

Publicación digital e impresa  
César Rodríguez Garavito,  
Yukyan Lam  
2011

• DOCUMENTOS 2

**LA CONSULTA PREVIA: DILEMAS Y SOLUCIONES. Lecciones del proceso de construcción del decreto de reparación y restitución de tierras para pueblos indígenas en Colombia**

Publicación digital e impresa  
César Rodríguez Garavito,  
Natalia Orduz Salinas  
2012

• DOCUMENTOS 3

**LA ADICCIÓN PUNITIVA.**  
*La desproporción de leyes de drogas en América Latina*

Publicación digital e impresa  
Rodrigo Uprimny, Diana Esther Guzmán, Jorge Parra Norato  
2012

• DOCUMENTOS 4

**ORDEN PÚBLICO Y PERFILES RACIALES. Experiencias de afrocolombianos con la policía en Cali**

Publicación digital e impresa  
Yukyan Lam, Camilo Ávila  
2013

• DOCUMENTOS 5

**INSTITUCIONES Y NARCOTRÁFICO.**  
*La geografía judicial de los delitos de drogas en Colombia*

Publicación digital  
Mauricio García Villegas,  
Jose Rafael Espinosa Restrepo,  
Felipe Jiménez Ángel  
2013

• DOCUMENTOS 6

**ENTRE ESTEREOTIPOS:**  
*Trayectorias laborales de mujeres y hombres en Colombia*

Publicación digital  
Diana Esther Guzmán,  
Annika Dalén  
2013

• DOCUMENTOS 7

**LA DISCRIMINACIÓN RACIAL EN EL TRABAJO. Un estudio experimental en Bogotá**

Publicación digital e impresa  
César Rodríguez Garavito,  
Juan Camilo Cárdenas C.,  
Juan David Oviedo M.,  
Sebastián Villamizar S.  
2013

• DOCUMENTOS 8

**LA REGULACIÓN DE LA INTERRUPCIÓN VOLUNTARIA DEL EMBARAZO EN COLOMBIA**

Publicación digital  
Annika Dalén, Diana Esther Guzmán, Paola Molano  
2013

• DOCUMENTOS 9

**ACOSO LABORAL**

Publicación digital  
Diana Guzmán, Annika Dalén  
2013

• DOCUMENTOS 10

**ACCESO A LA JUSTICIA. Mujeres, conflicto armado y justicia**

Publicación digital  
Diana Esther Guzmán Rodríguez,  
Sylvia Prieto Dávila  
2013

• DOCUMENTOS 11

**LA IMPLEMENTACIÓN DE LA DESPENALIZACIÓN PARCIAL DEL ABORTO**

Publicación digital e impresa  
Annika Dalén  
2013

• DOCUMENTOS 12

**RESTITUCIÓN DE TIERRAS  
Y ENFOQUE DE GÉNERO**

Publicación digital e impresa  
Diana Esther Guzmán,  
Nina Chaparro  
2013

• DOCUMENTOS 13

**RAZA Y VIVIENDA EN COLOMBIA.  
La segregación residencial  
y las condiciones de vida  
en las ciudades**

Publicación digital e impresa  
María José Álvarez Rivadulla,  
César Rodríguez Garavito,  
Sebastián Villamizar Santamaría,  
Natalia Duarte  
2013

• DOCUMENTOS 14

**PARTICIPACIÓN POLÍTICA DE  
LAS MUJERES Y PARTIDOS.  
Posibilidades a partir de la  
reforma política de 2011.**

Publicación digital  
Diana Esther Guzmán Rodríguez,  
Sylvia Prieto Dávila  
2013

• DOCUMENTOS 15

**BANCADA DE MUJERES  
DEL CONGRESO. Una historia  
por contar**

Publicación digital  
Sylvia Cristina Prieto Dávila,  
Diana Guzmán Rodríguez  
2013

• DOCUMENTOS 16

**OBLIGACIONES CRUZADAS.  
Políticas de drogas y derechos  
humanos**

Publicación digital  
Diana Guzmán, Jorge Parra,  
Rodrigo Uprimny  
2013

• DOCUMENTOS 17

**GUÍA PARA IMPLEMENTAR  
DECISIONES  
SOBRE DERECHOS SOCIALES.  
Estrategias para los jueces,  
funcionarios y activistas**

Publicación digital e impresa  
César Rodríguez Garavito,  
Celeste Kauffman  
2014

• DOCUMENTOS 18

**VIGILANCIA DE LAS  
COMUNICACIONES EN COLOMBIA.  
El abismo entre la capacidad  
tecnológica y los controles legales**

Publicación digital e impresa  
Carlos Cortés Castillo  
2014

• DOCUMENTOS 19

**NO INTERRUMPIR EL DERECHO.  
Facultades de la Superintendencia  
Nacional de Salud  
en materia de IVE**

Publicación digital  
Nina Chaparro González,  
Annika Dalén  
2015

• DOCUMENTOS 20

**DATOS PERSONALES EN  
INFORMACIÓN PÚBLICA.  
Oscuridad en lo privado y luz en lo  
público**

Publicación digital e impresa  
Vivian Newman  
2015

• DOCUMENTOS 21

**REQUISAS, ¿A DISCRECIÓN?  
Una tensión entre seguridad e  
intimidad**

Publicación digital e impresa  
Sebastián Lalinde Ordóñez  
2015



• DOCUMENTOS 22

**FORMACIÓN EN VIOLENCIA SEXUAL EN EL CONFLICTO ARMADO.**

**Una propuesta metodológica para funcionarios**

Publicación digital

Silvia Rojas Castro, Annika Dalén  
2015

• DOCUMENTOS 23

**CASAS DE JUSTICIA: una buena idea mal administrada**

Publicación digital

Equipo de investigación:

Mauricio García Villegas,  
Jose Rafael Espinosa Restrepo,  
Sebastián Lalinde Ordóñez,  
Lina Arroyave Velásquez,  
Carolina Villadiego Burbano  
2015

• DOCUMENTOS 24

**LOS REMEDIOS QUE DA EL DERECHO. El papel del juez constitucional cuando la interrupción del embarazo no se garantiza**

Publicación digital

Diana Esther Guzmán,  
Nina Chaparro González  
2015

• DOCUMENTOS 25

**EL EJERCICIO DE LA INTERRUPCIÓN VOLUNTARIA DEL EMBARAZO EN EL MARCO DEL CONFLICTO ARMADO**

Publicación digital

Margarita Martínez Osorio, Annika Dalén,  
Diana Esther Guzmán,  
Nina Chaparro González  
2015

• DOCUMENTOS 26

**CUIDADOS PALIATIVOS. Abordaje de la atención en salud desde un enfoque de derechos humanos**

Publicación digital e impresa

Isabel Pereira Arana  
2016

• DOCUMENTOS 27

**SARAYAKU ANTE EL SISTEMA INTERAMERICANO DE DERECHOS HUMANOS.**

**Justicia para el pueblo del Medio Día y su selva viviente**

Publicación digital e impresa

Mario Melo Cevallos  
2016

• DOCUMENTOS 28

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

**LOS TERRITORIOS DE LA PAZ.**

**La construcción del estado local en Colombia**

Publicación digital e impresa

Mauricio García Villegas,  
Nicolás Torres Echeverry,  
Javier Revelo Rebolledo,  
Jose R. Espinosa Restrepo,  
Natalia Duarte Mayorga  
2016

• DOCUMENTOS 29

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

**NEGOCIANDO DESDE LOS MÁRGENES. La participación política de las mujeres en los procesos de paz en Colombia (1982-2016)**

Publicación digital e impresa

Nina Chaparro González,  
Margarita Martínez Osorio  
2016

• DOCUMENTOS 30

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

**LA PAZ AMBIENTAL.**

**Retos y propuestas para el posacuerdo**

Publicación digital e impresa

César Rodríguez Garavito,  
Diana Rodríguez Franco,  
Helena Durán Crane  
2016

• DOCUMENTOS 31

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

**ACCESO A LOS ARCHIVOS  
DE INTELIGENCIA Y  
CONTRAINTELIGENCIA EN EL  
MARCO DEL POSACUERDO**

Publicación digital e impresa  
Ana María Ramírez Mourraille,  
María Paula Ángel Arango,  
Mauricio Albarracín Caballero,  
Rodrigo Uprimny Yepes,  
Vivian Newman Pont  
2017

• DOCUMENTOS 32

**JUSTICIA TRANSICIONAL Y ACCIÓN  
SIN DAÑO. Una reflexión desde el  
proceso de restitución de tierras**

Publicación digital e impresa  
Aura Patricia Bolívar Jaime, Olga  
del Pilar Vásquez Cruz  
2017

• DOCUMENTOS 33

**SIN REGLAS NI CONTROLES.  
Regulación de la publicidad  
de alimentos y bebidas dirigida  
a menores de edad**

Publicación digital e impresa  
Diana Guarnizo Peralta  
2017

• DOCUMENTOS 34

**ACADEMIA Y CIUDADANÍA.  
Profesores universitarios  
cumpliendo y violando normas**

Publicación digital e impresa  
Mauricio García Villegas, Nicolás  
Torres Echeverry,  
Andrea Ramírez Pisco, Juan Camilo  
Cárdenas Campo  
2017

• DOCUMENTOS 35

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

**ESTRATEGIAS PARA UNA REFORMA  
RURAL TRANSICIONAL**

Publicación digital e impresa  
Nelson Camilo Sánchez León  
2017

• DOCUMENTOS 36

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

**SISTEMA DE JUSTICIA TERRITORIAL  
PARA LA PAZ**

Publicación digital e impresa  
Carolina Villadiego Burbano,  
Sebastián Lalinde Ordóñez  
2017

• DOCUMENTOS 37

**DELITOS DE DROGAS Y  
SOBREDOSIS CARCELARIA  
EN COLOMBIA**

Publicación digital e impresa  
Rodrigo Uprimny Yepes,  
Sergio Chaparro Hernández,  
Luis Felipe Cruz Olivera  
2017

• DOCUMENTOS 38

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

**COCA, INSTITUCIONES  
Y DESARROLLO. Los retos de los  
municipios productores  
en el posacuerdo**

Publicación digital e impresa  
Sergio Chaparro Hernández,  
Luis Felipe Cruz Olivera  
2017

• DOCUMENTOS 39

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

**RESTITUCIÓN DE TIERRAS,  
POLÍTICA DE VIVIENDA  
Y PROYECTOS PRODUCTIVOS.  
Ideas para el posacuerdo**

Publicación digital e impresa  
Aura Patricia Bolívar Jaime,  
Angie Paola Botero Giraldo,  
Laura Gabriela Gutiérrez Baquero  
2017

• DOCUMENTOS 40

**CÁRCEL O MUERTE. El secreto  
profesional como garantía  
fundamental en casos de aborto**

Publicación digital  
Ana Jimena Bautista Revelo, Anna  
Joseph, Margarita Martínez Osorio  
2017

• DOCUMENTOS 41

**SOBREDOSIS CARCELARIA Y POLÍTICA DE DROGAS EN AMÉRICA LATINA**

Publicación digital e impresa  
Sergio Chaparro Hernández,  
Catalina Pérez Correa  
2017

• DOCUMENTOS 42

**SOBREPESO Y CONTRAPESOS. La autorregulación de la industria no es suficiente para proteger a los menores de edad**

Publicación digital e impresa  
Valentina Roza Rangel  
2017

• DOCUMENTOS 43

**VÍCTIMAS Y PRENSA DESPUÉS DE LA GUERRA. Tensiones entre intimidad, verdad histórica y libertad de expresión**

Publicación digital e impresa  
Vivian Newman Pont,  
María Paula Ángel Arango,  
María Ximena Dávila Contreras  
2018

• DOCUMENTOS 44

**LO QUE NO DEBE SER CONTADO. Tensiones entre el derecho a la intimidad y el acceso a la información en casos de interrupción voluntaria del embarazo**

Publicación digital  
Nina Chaparro González,  
Diana Esther Guzmán,  
Silvia Rojas Castro  
2018

• DOCUMENTOS 45

**POSCONFLICTO Y VIOLENCIA SEXUAL. La garantía de la interrupción voluntaria del embarazo en los municipios priorizados para la paz**

Publicación digital  
Ana Jimena Bautista Revelo,  
Blanca Capacho Niño,  
Margarita Martínez Osorio  
2018

• DOCUMENTOS 46

**UN CAMINO TRUNCADO. Los derechos sexuales y reproductivos en Montes de María**

Publicación digital e impresa  
María Ximena Dávila,  
Margarita Martínez, Nina Chaparro  
2019

• DOCUMENTOS 47

**ETIQUETAS SIN DERECHOS. Etiquetado de productos comestibles: un análisis desde los derechos humanos**

Publicación digital e impresa  
Diana Guarnizo, Ana María Narváez  
2019

• DOCUMENTOS 48

**RENDICIÓN DE CUENTAS DE GOOGLE Y OTROS NEGOCIOS EN COLOMBIA. La protección de datos personales en la era digital**

Publicación digital e impresa  
Vivian Newman Pont,  
María Paula Ángel Arango  
2019

• DOCUMENTOS 49

**ELOGIO A LA BULLA. Protesta y democracia en Colombia**

Publicación digital e impresa  
Sebastián Lalinde Ordóñez  
2019

• DOCUMENTOS 50

**LOS TERCEROS COMPLEJOS.**  
*La competencia limitada de la  
Jurisdicción Especial para la Paz*

Publicación digital e impresa  
Sabine Michalowski,  
Alejandro Jiménez Ospina,  
Hobeth Martínez Carrillo,  
Daniel Marín López  
2019

• DOCUMENTOS 51

**DIME DÓNDE ESTUDIAS Y TE DIRÉ  
QUÉ COMES. Oferta y publicidad  
en tiendas escolares de Bogotá**

Publicación digital e impresa  
Valentina Roza Ángel  
2019

• DOCUMENTOS 52

**LOS CAMINOS DE DOLOR.**  
*Acceso a cuidados paliativos  
y tratamiento por consumo  
de heroína en Colombia*

Publicación digital e impresa  
Isabel Pereira, Lucía Ramírez  
2019

• DOCUMENTOS 53

**LOS SEGUNDOS OCUPANTES  
EN EL PROCESO DE RESTITUCIÓN  
DE TIERRAS. Reto a la reparación  
con vocación transformadora**

Publicación digital e impresa  
Hobeth Martínez Carrillo  
2019

• DOCUMENTOS 54

**CANNABIS EN LATINOAMÉRICA.**  
*La ola verde y los retos hacia la  
regulación*

Publicación digital e impresa  
Alejandro Corda, Ernesto Cortés,  
Diego Piñol Arriagada  
2019

• DOCUMENTOS 55

**ACCESO, PROMOCIÓN Y  
PERMANENCIA DE NIÑOS, NIÑAS  
Y ADOLESCENTES MIGRANTES  
EN EL SISTEMA EDUCATIVO  
COLOMBIANO. Avances, retos y  
recomendaciones**

Publicación digital e impresa  
Silvia Ruiz Mancera,  
Lucía Ramírez Bolívar,  
Valentina Roza Ángel  
2020

• DOCUMENTOS 56

**ENTRE LA BATA Y LA TOGA.**  
*El rol de los tribunales de ética  
médica en la garantía de los  
derechos sexuales y reproductivos*

Publicación digital e impresa  
María Ximena Dávila,  
Nina Chaparro  
2020

• DOCUMENTOS 57

**LA IMAGINACIÓN MORAL EN EL  
TRÁNSITO HACIA LA PAZ.**  
*Experiencias regionales de  
convivencia pacífica en Montes  
de María*

Publicación digital  
Ivonne Elena Díaz García  
2020

• DOCUMENTOS 58

**FESTÍN DE DATOS.**  
*Empresas y datos personales en  
América Latina*

Publicación digital e impresa  
Coordinadores académicos:  
Vivian Newman Pont,  
Juan Carlos Upegui,  
Daniel Ospina-Celis  
2020

• DOCUMENTOS 59

**CATASTRO PARA LA PAZ.**  
*Tensiones, problemas,  
posibilidades*

Publicación digital e impresa  
Felipe León, Juana Dávila Sáenz  
2020

• DOCUMENTOS 60

**¿RESTITUCIÓN DE PAPEL? Notas sobre el cumplimiento del posfallo**

Publicación digital  
Cheryl Morris Rada,  
Ana Jimena Bautista Revelo,  
Juana Dávila Sáenz  
2020

• DOCUMENTOS 61

**¿A QUIÉNES SANCIONAR? Máximos responsables y participación determinante en la Jurisdicción Especial para la Paz**

Publicación digital e impresa  
Sabine Michalowski,  
Michael Cruz Rodríguez,  
Hobeth Martínez Carrillo  
2020

• DOCUMENTOS 62

**DISCRIMINACIÓN DE GÉNERO EN EL FÚTBOL. Construir una caja de herramientas para la igualdad de género en el juego bonito**

Publicación digital  
Rachel Davidson Raycraft,  
Rebecca Robinson, Jolena Zabel  
Colaboradores:  
Nelson Camilo Sánchez León,  
María Ximena Dávila,  
Nina Chaparro González  
2020

• DOCUMENTOS 63

**LOS PUEBLOS ÉTNICOS DE COLOMBIA. Derechos territoriales y reparaciones. Módulo de formación para procuradores y servidores del Ministerio Público**

Publicación digital e impresa  
María Paula Tostón Sarmiento  
2020

• DOCUMENTOS 64

**LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL SECTOR EXTRACTIVO EN COLOMBIA**

Publicación digital e impresa  
Fabio E. Velásquez  
2021

• DOCUMENTOS 65

**LA GUERRA EN MOVIMIENTO. Tomas guerrilleras y crímenes de guerra en la ejecución del plan estratégico de las FARC-EP en el Tolima (1993-2002)**

Publicación digital e impresa  
Juana Dávila Sáenz, Felipe León,  
Bibiana Ramírez, Ricardo Cruz,  
Juan Diego Restrepo  
2021

• DOCUMENTOS 66

**OMISIONES QUE MATAN. Estándares en seguridad vehicular y calidad del aire, su impacto en los derechos humanos**

Publicación digital e impresa  
Paula Angarita Tovar,  
Johnattan García Ruiz,  
Diana Guarnizo Peralta  
2021

• DOCUMENTOS 67

**DERECHOS HUMANOS POR LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA**

**TERRITORIO WAYÚU: ENTRE DISTANCIAS Y AUSENCIAS. Pobreza alimentaria, malnutrición y acceso a agua potable en los entornos escolares de Uribia**

Publicación digital e impresa  
Julián Gutiérrez-Martínez,  
Ana María Narváez Olaya,  
Johnattan García Ruiz,  
Diana Guarnizo Peralta  
2021

• DOCUMENTOS 68

**DERECHOS HUMANOS POR LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA**

**MUJERES, CALLE Y PROHIBICIÓN: Cuidado y violencia a los dos lados del Otún**

Publicación digital e impresa  
Isabel Pereira Arana,  
María Ximena Dávila Contreras,  
Mariana Escobar Roldán,  
David Filomena Velandía,  
Angélica Jiménez Izquierdo,  
Hugo Castro Cortés  
2021

• DOCUMENTOS 69

DERECHOS HUMANOS  
POR LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA

**LA DESIGUALDAD QUE  
RESPIRAMOS. Una mirada desde la  
justicia ambiental a la política  
de descontaminación del aire en  
Bogotá 2010-2020**

Publicación digital e impresa  
Diana León Torres,  
Sebastián Rubiano,  
Vanessa Daza Castillo  
2021

• DOCUMENTOS 70

DERECHOS HUMANOS  
POR LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA

**EDUCACIÓN Y CLASES SOCIALES  
EN COLOMBIA. Un estudio sobre  
apartheid educativo**

Publicación digital e impresa  
Mauricio García Villegas,  
Leonardo Fergusson  
2021

• DOCUMENTOS 71

DERECHOS HUMANOS  
POR LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA

**DESIGUALDADES DIGITALES.  
Aproximación sociojurídica al  
acceso a Internet en Colombia**

Publicación digital e impresa  
Víctor Práxedes Saavedra Rionda,  
Daniel Ospina-Celis,  
Juan Carlos Upegui Mejía,  
Diana C. León Torres  
2021

• DOCUMENTOS 72

**¿CÓMO CONTRIBUIR A LA PAZ CON  
VERDAD Y JUSTICIA? Aportes a  
la verdad y reconocimiento de  
responsabilidad por quienes serán  
seleccionados en la Jurisdicción  
Especial para la Paz**

Publicación digital e impresa  
Sabine Michalowski,  
Michael Cruz Rodríguez,  
Hobeth Martínez Carrillo  
2021

## **NORMAS, VEHÍCULOS Y USUARIOS:**

### **UN ANÁLISIS CONSTITUCIONAL DE SINIESTRALIDAD VIAL Y SEGURIDAD VEHICULAR EN COLOMBIA**

**DURANTE LOS ÚLTIMOS 20 AÑOS, COLOMBIA HA PRESENTADO UN PROMEDIO ANUAL DE ALREDEDOR DE 7000 FALLECIDOS A CAUSA DE LOS SINIESTROS VIALES,** lo que los ubica como una de las 10 primeras causas de mortalidad en los últimos 14 años. Por esto, la siniestralidad vial y los traumatismos causados por el tránsito se han convertido en uno de los mayores problemas de salud pública para el país. Desde 1996, se han emprendido diferentes esfuerzos, tanto normativos como de política pública, a nivel nacional y local para abordar esta problemática. Sin embargo, en la actualidad Colombia no cuenta con una normativa que permita reducir el número de personas que al año fallecen o presentan alguna lesión en las vías; por el contrario, las cifras cada día van en aumento. Por lo anterior, este documento pretende analizar la importancia que tiene adoptar una regulación más estricta en seguridad vehicular para Colombia desde una perspectiva constitucional.

978-958-5597-99-0



9 789585 597990