



CAPITULO IV

INTERVENCIÓN DE LAS AUTORIDADES EN LOS ACCIDENTES

4.1 Accidentes

Como es bien sabido, por medio de las autopistas y carreteras de nuestro país circulan miles de automóviles diariamente. Dichos vehículos son particulares, de carga, turismo, de pasajeros y regularmente circulan con la seguridad y confianza que depositan en su capacidad de manejo y en la calidad de las autopistas y carreteras, pero desafortunadamente existen diferentes motivos que no están en nuestras manos y se pueden salir de control, lo cual genera accidentes de diferentes dimensiones que pueden ser de no muy grandes consecuencias y de consecuencias irreparables.

Existen tres elementos considerados en un sistema de tránsito:

- Conductor
- Vehículo y
- Camino



Para que exista un buen funcionamiento del sistema de tránsito, dichos elementos deben interactuar positivamente, de lo contrario con uno de los elementos que falle es más que suficiente para provocar un accidente.

En el anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pertenecientes al año 2002, se muestra que aproximadamente el 93% de los accidentes ocurridos en la carretera son por causa del conductor. Entre las causas que provocan que el conductor ocasione un accidente se destaca el estrés, el alcohol, las drogas, el adormecimiento y la fatiga. Existen otros factores externos independientes de los conductores que provocan los accidentes como lo son: el mal tiempo, malas condiciones de la carretera, derrumbes, etc.¹

Existen agentes atribuibles al vehículo en los accidentes como: las llantas, mala sujeción de carga, dirección, sobrecupo o sobrecarga, ejes, luces, frenos, exceso de dimensiones, etc.

Los agentes atribuibles al camino pueden ser la irrupción del ganado, objetos en el camino, desperfectos, pavimento resbaloso, falta de señales, pavimento mojado.

¹ Organización Mundial de la Salud (2003), Informe sobre la Salud en el Mundo 2003: Forjemos el Futuro, Suplemento Datos y Cifras, página web: <http://www.who.int/>



Los accidentes de tráfico ocupan el cuarto lugar entre las causas principales de mortalidad entre los adultos de 15 a 69 años a nivel mundial.

4.1.1 Accidentes, cuarta causa de mortalidad

Los datos de las causas principales de mortalidad en el mundo entre personas de 15 a 69 años, y de las entidades federativas en México con mayor número de accidentes que a continuación se presentan son referentes al año 2002.



**CAUSAS PRINCIPALES DE MORTALIDAD
ENTRE LOS ADULTOS DE 15-69 AÑOS, EN
TODO EL MUNDO 2002**

POSICIÓN	CAUSA	DEFUNCIONES MILES
1	VIH/SIDA	2,279
2	Cardiopatía isquémica	1,332
3	Tuberculosis	1,036
4	Traumatismo por accidente de tránsito	814
5	Enfermedades cardiovasculares	783
6	Autolesiones	672
7	Violencia	473
8	Cirrosis Hepática	382
9	Infecciones en las vías respiratorias inferiores	352
10	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	343

Fuente: Organización Mundial de la Salud -OMS-
(2003), Informe sobre la Salud en el Mundo 2003:
Forjemos el Futuro, Suplemento Datos y Cifras, pag.
Web: <http://www.who.int/>



**INDICE DE ACCIDENTES POR ENTIDAD
FEDERATIVA 2002
(ENTIDADES CON MAYOR NUMERO DE
ACCIDENTES)**

LUGAR	ENTIDAD	NÚMERO DE ACCIDENTES
1	Estado de México	3,566
2	Veracruz	3,475
3	Jalisco	2,448
4	Michoacán	2,127
5	Puebla	1,996
6	Tamaulipas	1,741
7	Oaxaca	1,735
8	Guanajuato	1,723
9	San Luis Potosí	1,546
10	Guerrero	1,518
	NACIONAL	42,591

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes en carreteras federales (2002); SCT, Instituto Mexicano del Transporte, Documento Técnico No. 29, Sanfandila, Qro. 2003, p. 5

En México se reportaron en el 2002, 91,406 millones de vehículos-kilómetros en 54,163 Km. de carreteras federales. El índice de accidentes fue de 46.6, el cual se calcula de dividir el total de accidentes ocurridos en carreteras federales entre el número de vehículos-kilómetros.²

² Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes en carreteras federales (2002); SCT, Instituto Mexicano del Transporte, Documento Técnico No. 29, Sanfandila, Qro. 2003, p. 5



Además de los daños que pueda sufrir el vehículo al momento del accidente, éste puede provocar daños a terceros y a la carretera, como lo puede ser el derrame de sustancias tóxicas, el esparcimiento de los productos que pueda trasladar las unidades de carga, los restos y/o partes de los vehículos accidentados, lo cual puede obstaculizar el movimiento de tránsito y vialidad de la misma carretera u autopista.

4.2 Surgimiento de las principales autoridades en el sector transporte

A continuación se muestra el desarrollo y surgimiento de las principales autoridades referentes al sector transporte en general.

FECHA	MOTIVO	AUTORIDAD	FUNCION
1857	Se funda	La Administración General de Caminos y Peajes	Primer intento por centralizar las funciones encaminadas a satisfacer las necesidades de comunicación en el ámbito nacional
13 mayo 1891	Creación	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas	Centralizó en forma definitiva las funciones anteriores
1925	Creación	Comisión Nacional de Caminos	
1 enero de 1928	Creación	Oficina de Transito en los Caminos Federales	
1 enero de 1928	Creación	Todo lo relacionado con el Autotransporte Federal para su legal explotación	
Febrero de 1931	Creación	Policía Federal de Caminos	
Posteriormente	Creación	Policía Federal de Caminos y Puertos	
1 febrero de 1938	Creación	Departamento de Transito y Policía de Caminos	Se dotó de un reglamento interior para su organización administrativa y funciones técnicas



1938	Creación	Unidades Administrativas Foráneas	
19 febrero de 1940	Publicación	Ley de Vías Generales de Comunicación	
24 agosto de 1949	Publicación	Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos	
11 enero de 1951	Organización	La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas se dividió en 2 subsecretarías: de Obras Públicas y de Comunicaciones y Transportes	
Julio de 1953	Fundación	Escuela de la Policía Federal de Caminos	Formar elementos del cuerpo policiaco
1959	División	La Secretarías de Comunicaciones y Obras Públicas se dividió creándose la Secretaria de Comunicaciones y Transportes	
1962	Creación	Dirección General de Transito Federal	
1971	Cambio	La Dirección General de Transito Federal cambió su denominación por la de Dirección General de Autotransporte Federal	
1975	Clasificación	La Dirección General de Transporte Federal contaba con tres subdirecciones: de operación, de pasaje y de carga	
1975	Reestructuración	Cuatro Subdirecciones Generales, técnica, de concesiones y permisos, la de operación y la administrativa	
1977	Integración	Se integraron los Comités de Autotransporte Federal	Órganos consultores asesores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, controlados por el Departamento de Comités de dicha Dirección.
22 octubre de 1979	Concesión	El C. Presidente de la República entregó la concesión para el funcionamiento de la empresa Mexicana de Transporte Multimodal	
1980		La Dirección General de Autotransporte Federal, se reestructuró, y se crearon la Comisión de Capacitación y Adiestramiento para el Autotransporte Federal, la Subdirección de Registro y Concesionamiento, la Subdirección de Análisis y Sistemas, la Subdirección de Terminales y la Subdirección de Presupuesto.	
1988		La Secretaría realiza la fusión de la Dirección General de Ferrocarriles con la de Autotransporte Federal	Producto de las medidas de racionalidad y disciplina presupuestal dispuestas por el Gobierno Federal



1988	Cambio	Esta ultima cambio su nombre a Dirección General de Transporte Terrestre	
1991		Las Delegaciones de Transporte cambian de nombre y se dividen en dos Departamento que son: Departamento de Autotransporte Federal y Departamento de Transporte Ferroviario, integrándose a la estructura de los Centros SCT.	
22 diciembre 1993	Publicación	Se publicó la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal	Derogó lo relativo al autotransporte federal contenido en la Ley de Vías Generales de Comunicación
22 noviembre 1994		Se publicó el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, que complementó a la Ley vigente.	
1994	Desincorporación	Se desincorpora de la Dirección General de Transporte Terrestre lo relativo al transporte ferroviario, integrándose a la actual Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal	
1999	Creación	Se crea mediante Ley específica, la de la Policía Federal Preventiva	La Policía Federal Preventiva tendrá como función primordial salvaguardar la integridad y derechos de las personas, prevenir la comisión de delitos, así como preservar las libertades, el orden y la paz públicos

Dirección General de Autotransporte Federal, Pág. Web: <http://dgaf.sct.gob.mx/index.php?id=391>

4.3 Intervención de la autoridad en los accidentes

El objetivo de la Policía Federal Preventiva es salvaguardar la integridad y derechos de las personas, prevenir la comisión de delitos, así como preservar las libertades, el orden y la paz públicos, con estricto apego a las leyes y a los derechos humanos de las personas.



Como anteriormente se había mencionado, los principales factores que intervienen en los accidentes en el transporte carretero son: el humano, las condiciones ambientales, las condiciones de la carretera y el estado mecánico de los vehículos. La Policía Federal Preventiva, por medio de la anterior Policía Federal de Caminos, ha tomado en cuenta estos factores y con el objeto de contrarrestar los índices de accidentes, a través de los años, ha implementado los operativos de prevención para reducir los índices de accidentes.

Las funciones de la autoridad en la intervención de los accidentes comienzan cuando suceden los accidentes, éstos son reportados, ya sea por que algún conductor lo reportó a la caseta más cercana, y ésta al mismo tiempo lo reporta a la autoridad competente. Por otro lado, se puede reportar directamente al oficial de la Policía Federal Preventivas, o en su caso, que ellos mismos identifiquen de primera instancia al accidente.

El proceso para llevar a cabo un servicio en carretera federal es el siguiente:

- Después de haber ocurrido el accidente, la Policía Federal Preventiva, que es la autoridad competente en carreteras federales, debe reportarlo a su base o a su centro para que estos soliciten el servicio de grúa en turno.
- La autoridad debe tomar conocimiento de los hechos, así como también levantar inventario en el lugar de los hechos del vehículo accidentado y señalar en que condiciones se encuentra.



- Al momento de que las grúas lleguen al lugar de los hechos, la autoridad debe dar señal de inicio del servicio o maniobra.
- La cantidad y tipo de grúas que llegan al lugar del accidente, se debe a las necesidades que requiera la maniobra dependiendo del grado de dificultad.
- Posteriormente, el vehículo queda detenido y después de haber realizado la maniobra, lo trasladan al depósito de vehículos autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que corresponde al mismo prestador de servicio de grúas.
- El vehículo accidentado queda detenido y bajo la custodia y responsabilidad del permisionario, conforme al inventario de todas y cada una de sus partes de dicho vehículo dentro del depósito de vehículos hasta el momento de la liberación, la cual es autorizada por la autoridad correspondiente.
- En todos los casos de los vehículos detenidos, la Policía Federal Preventiva únicamente interviene para tomar conocimiento del accidente en el lugar de los hechos, posteriormente tiene que consignar al Ministerio Público ya sea del fuero común o del fuero federal para que estos deslinden responsabilidades, y sean ellos los responsables de la devolución de los vehículos por medio de la Dirección General del Autotransporte Federal y por medio de su titular correspondiente, en este caso la SCT.



4.4 Intervención de Caminos y Puentes Federales CAPUFE³

Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos es un organismo descentralizado de la Administración Pública Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que tiene por objeto administrar y explotar, por sí o a través de terceros, mediante concesión, caminos y puentes federales; llevar a cabo la conservación, reconstrucción y mejoramiento de los mismos y participar en proyectos de inversión y coinversión para la construcción y explotación de las vías generales de comunicación en la materia, pudiendo afectar para tal propósito los ingresos provenientes de las vías que administra.

4.4.1 Servicios que ofrece CAPUFE

CAPUFE proporciona asistencia en el camino mediante servicios médicos y de rescate. Como su mismo nombre lo indica, los servicios que presta son dentro de los caminos y puentes federales.

Los servicios médicos de urgencia están ubicados en las plazas de cobro o directamente en los caminos y puentes que opera; están equipados para proporcionar ayuda de calidad y eficiencia durante las 24 horas de los 365 días del año sí durante el viaje se llegara a presentar cualquier eventualidad o urgencia médica.

³ http://portal.sct.gob.mx/SctPortal/appmanager/Portal/Sct?_nfpb=true&_pageLabel=P26022



CAPUFE cuenta con ambulancias y unidades de rescate instaladas en distintos puntos del camino. Éstas están preparadas para proporcionar asistencia en un plazo máximo de 20 minutos después de recibir el aviso y son operadas por personal especializado en la atención de urgencias.

Adicionalmente, se dispone de unidades de señalamiento dinámico para atender cualquier situación de riesgo potencial previniendo accidentes mediante labores de alertamiento a los usuarios.

Se puede solicitar este servicio a través de las torres de auxilio vial o en el teléfono de emergencias. Su aviso es recibido por el operador del centro de despacho central, el cual activa en forma inmediata las unidades de urgencia.

4.4.2 Objetivos institucionales de CAPUFE⁴

Derivados de los Objetivos Generales del Sector 2001-2006, los objetivos institucionales de CAPUFE son:

1. Incrementar el uso de la infraestructura carretera a su cargo.
2. Garantizar elevados niveles de seguridad y de servicio de la infraestructura carretera a su cargo.

⁴ Idem



-
3. Aumentar los márgenes de rentabilidad en la operación de los caminos y puentes de cuota que opera.
 4. Ampliar, modernizar y diversificar la oferta y calidad de los servicios a los usuarios carreteros.
 5. Participar activamente en la expansión e integración de la Red Nacional de Caminos y Puentes de Cuota.”

4.4.3 Seguro CAPUFE⁵

Al circular por las autopistas de CAPUFE está usted protegido con un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, respaldado por GNP.

4.5 Cobertura del seguro⁶

4.5.1 No responsable del accidente

En caso de que el operador no sea responsable del accidente, el seguro cubre lo siguiente:

⁵ Idem

⁶ Idem



-
1. Los gastos por daños causados al vehículo, a los ocupantes de la unidad y a la persona (gastos médicos y funerarios), a consecuencia de: derrumbes y/o deslaves, objetos dentro del mismo camino (rotura de cristales, faros y llantas sólo cuando haya pavimento suelto por mantenimiento de la autopista), baches, derrame de sustancias que pongan en peligro la vialidad del tramo y accidentes con animales.
 2. Los daños que causen a las vías generales de comunicación.

4.5.2 Responsable del accidente

En caso de que el operador sea responsable de algún accidente, el seguro cubre su responsabilidad civil protegiéndole por daños a terceros; la responsabilidad civil incluye:

1. Los daños que se causen a la autopista.
2. Los daños que se le ocasionen a otros vehículos que circulan por la misma carretera, incluyendo los gastos médicos de sus ocupantes y/o de peatones que eventualmente resulten lesionados en el accidente.
3. Los gastos médicos y funerarios de los ocupantes del vehículo (excluye conductor).

4.5.3 Exclusiones del seguro

Por tratarse de un seguro de responsabilidad civil en caso de ser el responsable de algún accidente, no se cubrirán los daños que sufra el vehículo.



Estas son las principales exclusiones:

1. Cuando el conductor del vehículo infrinja alguna de las normas y/o faltas administrativas tales como: conducir en estado de ebriedad o bajo influencia de drogas, carezca de permiso o licencia de manejo expedido por autoridad competente y exceso de velocidad.
2. Daños que causen vehículos comerciales de servicio particular o público de más de tres y media toneladas, cuando éstos viajen con exceso de peso y/o dimensiones autorizadas o establecidas por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
3. Gastos de defensa jurídica, fianzas o cauciones de cualquier clase, pensiones por depósitos de vehículos ni perjuicios.
4. Cuando se participe directa o indirectamente en carreras o pruebas de seguridad, resistencia o velocidad.
5. Daños por pérdida directamente causada por huelguistas, motines, alborotos populares, vandalismo y similares.
6. Accidentes provocados por causa directa de tornados, nevadas, neblina o mala visibilidad por humo, lluvias, encharcamientos a consecuencia de éstas o piso resbaloso.
7. Prestaciones que deba solventar el usuario por lesiones que sufran los ocupantes del vehículo que conduzca el usuario responsable del accidente, resultantes de obligaciones en materia de Responsabilidad Civil, Penal o de Riesgos Profesionales.
8. Gastos de grúa o de arrastre cuando el vehículo del usuario responsable requiera de estos servicios.



9. Rotura de cristales, llantas y faros provocada por sello suelto en el pavimento, cuando no existan obras de mantenimiento debidamente señaladas.

10. Las pérdidas o daños que sufra o cause el vehículo, como consecuencia directa o indirecta de:

a) Operaciones bélicas ya fueren provenientes de guerra extranjera o de guerra civil declarada o no, insurrección, subversión, rebelión, expropiación, revolución, requisición, confiscación, incautación o detención por parte de las autoridades legalmente reconocidas que intervengan en dichos actos con motivo de sus funciones. Tampoco ampara pérdidas o daños, que sufra o cause el vehículo cuando sea utilizado o usado para cualquier servicio militar con o sin el consentimiento del asegurado, así como actos delictuosos intencionales en que participe directamente y riña provocada o no por el conductor del vehículo.

b) Actos de terrorismo de una o varias personas que actúan en forma anónima o a nombre y por encargo de cualquier organismo.

El tipo de servicio objeto de nuestro estudio solo se enfoca a los servicios que se prestan a las autoridades que intervienen en carreteras federales. Estos servicios varían dependiendo de las condiciones en las que se encuentra el vehículo detenido, accidentado o infraccionado, además de las condiciones en las que se llevo a cabo el percance, es decir, si este fue entre dos o mas vehículos, si cayo a un barranco, si quedo volcado, quemado, si iba cargado de mercancía, de pasajeros, entre otros.

Otros puntos importantes no tan directos con el vehículo pueden ser el tipo de clima con el que se cuenta para realizar el servicio ya que en distintas ocasiones no se presta para realizar el servicio rápido y fácilmente, así como también el tránsito en las carreteras federales, la intervención de cuerpos médicos para dar auxilio a los chóferes, operadores y/o pasajeros y hasta el tiempo en el que la autoridad que interviene tome las decisiones necesarias.

Cada servicio se caracteriza por ser diferente a todos los demás, puesto que cada uno presenta necesidades distintas que el servicio de grúa debe atender.





Uno de los principales objetivos de Caminos y Puentes Federales CAPUFE, es el de garantizar niveles de seguridad en los caminos y puentes federales para reducir el número de siniestros. Un ejemplo de lo antes mencionado es que en el año 2003 había un índice de siniestralidad de 1.18 y en 2004 disminuyó a 1.15.⁷

⁷ http://portal.sct.gob.mx/SctPorta/appmanager/Portal/Sct?_rfpb=true&_pageLabel=P26022