

Responsabilidad de los conductores distraídos

Por Bruce A. Broillet y Alan Van Gelder

En el 2013, el Departamento del Sheriff de Los Ángeles emitió un comunicado de prensa para el Mes de Concientización sobre la Distracción al Conducir que decía: "Los estudios muestran que enviar mensajes de texto mientras se maneja puede retrasar el tiempo de reacción de un conductor tanto como tener una concentración de alcohol en sangre igual a la de un conductor legalmente ebrio".

Piénsalo, las distracciones al manejar son un problema tan grande que hay un Mes de Concientización sobre la Distracción al Conducir a nivel nacional. Los expertos siguen diciendo lo mismo: manejar distraído es tan malo como manejar ebrio.

Según la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras de los Estados Unidos, en 2018 más de 400.000 estadounidenses resultaron heridos en accidentes causados por distracciones. Más del ocho por ciento de los accidentes fatales en 2018 involucraron a un conductor distraído. Dado que muchos agentes de policía de tráfico no tienen el tiempo, los recursos y/o la experiencia necesaria para llevar a cabo una investigación sobre si el conductor estaba distraído, estas cifras son muy conservadoras. Muchas investigaciones sobre este tema comienzan y terminan con una pregunta: "¿Estaba usted hablando por teléfono en el momento del accidente?"

Así que, ¿por qué las distracciones son tan malas como manejar ebrio?

Para operar un vehículo de manera segura, los conductores no solo tienen que "mantener la vista en la carretera", sino que también deben prestar suficiente atención para poder percibir un peligro potencial a tiempo, decidir cómo responder a dicho peligro y, finalmente, responder.

No hablamos de apartar la mirada un segundo para ajustar el aire acondicionado, sino de un conductor que intencionalmente se involucra en un nivel de distracción que interfiere con su capacidad para percibir, reaccionar y evitar golpear a otros vehículos, ciclistas, peatones, etc.

Los dispositivos móviles distraen al menos de tres maneras distintas. En primer lugar, mirar el dispositivo aparta la vista del conductor de la carretera. En segundo lugar, el dispositivo se convierte en el centro de la atención, de los procesos de pensamiento y de las preocupaciones del conductor. En tercer lugar, el dispositivo involucra físicamente al conductor que manipula el dispositivo al tener que sostenerlo, escribir, leer, etc. Cada una de estas tres es una forma separada de distracción (visual, mental, física) y cualquiera de ellas individual y separadamente puede causar distracciones al volante.

Estas tres formas de distracción no se resuelven con mirar ocasionalmente a la carretera. Por lo general, la mirada es breve y, además, independientemente de la longitud de la mirada, la mente/atención del conductor sigue centrándose principalmente en el dispositivo. Como resultado, el conductor no está prestando suficiente atención para percibir/reaccionar a lo que podría suceder en la carretera.

Este "breve vistazo" también es insuficiente debido a la naturaleza de la visión humana. La fovea es una porción de la retina responsable de la visión central aguda (visión foveal), que es necesaria para las actividades en las que los detalles visuales son importantes, como la lectura y la conducción. La visión periférica, por otro lado, ocurre fuera de la fovea y es significativamente más débil. Cuando un conductor distraído por su dispositivo mira brevemente

a la carretera, a menudo no fijará su visión foveal en la carretera. No tiene ni el tiempo ni la predisposición suficiente para hacerlo porque su mente lo está empujando de regreso al dispositivo que está demandando su atención. En cambio, confía en su visión periférica para la información que le ofrece ese "breve vistazo". Si bien la visión periférica puede ayudar a un conductor distraído a mantener el vehículo en el carril, no es lo suficientemente nítida como para permitir que detecte peligros en la carretera de manera oportuna, fiable y segura.

Otro principio que posiblemente esté en juego en un incidente es la expansión óptica rápida (REO). La REO se produce cuando un objeto parece aumentar de tamaño de forma repentina y drástica. El cerebro humano está programado para interpretar automáticamente un aparente aumento repentino en el tamaño del objeto como una señal de una colisión inminente. El cerebro responderá automáticamente con una acción para evitar la colisión. Pero el conductor debe estar atento para activar esta respuesta automática.

Considere el siguiente ejemplo. Está manejando detrás de otro auto. Debido a la velocidad y la distancia de dicho auto, este parece tener aproximadamente el tamaño de una moneda de diez centavos. El auto disminuye la velocidad y se detiene de repente. A medida que usted se acerca, la REO hará que el tamaño del auto detenido crezca rápidamente en su visión, pasando del tamaño de una moneda de diez centavos a una de cuarto y luego de medio dólar. La REO se produce muy rápidamente y hará que su cerebro registre automáticamente el aumento repentino/dramático en el tamaño aparente del auto detenido. La REO desencadenará una reacción evasiva automática de su parte y evitará la colisión. Cuando las pruebas muestran que un conductor no respondió a una expansión óptica rápida, es probable que estuviera distraído.

Existen otros elementos de una colisión de vehículos que también puede decirnos si las distracciones al volante jugaron un papel en el accidente. La reconstrucción de accidentes permite calcular cuánto tiempo y cuánta distancia tuvo el conductor para percibir, reaccionar y evitar la colisión de manera segura. Cuanto más tiempo/distancia disponible para el conductor, más probable será que la distracción fuera un factor. El registrador de datos de eventos del vehículo también puede proporcionar información sobre la velocidad del vehículo y si el conductor intentó algún tipo de maniobra evasiva. Cuanto menos tiempo transcurra entre el intento de maniobra de evasión y el choque, más probable será que haya habido distracciones. Una factura de teléfono celular también puede proporcionar información útil, como la hora/duración de una llamada o la hora en que se envió o recibió un mensaje de texto. Sin embargo, la factura generalmente no revela qué aplicaciones estaban en uso. Además, en cuanto a los mensajes de texto, la factura puede proporcionar información sobre cuándo se envió el mensaje, pero no muestra el tiempo dedicado a leer el texto y redactar una respuesta antes de enviarlo. Una descarga de datos puede ofrecer información adicional y también puede revelar esfuerzos para destruir pruebas.

Manejar distraído es tan malo o peor que manejar ebrio. Cuando los conductores toman la decisión consciente de manejar distraídos, ponen en peligro a la seguridad pública. Están decidiendo manejar bajo los efectos de su dispositivo móvil. Por ello, deben rendir cuentas por el daño que causan.

Bruce A. Broillet es socio del bufete para demandantes de *El Segundo, Greene, Broillet & Wheeler, LLP*. Se especializa en litigios comerciales, muerte por negligencia, lesiones personales, responsabilidad por productos defectuosos y negligencia profesional.
BBroillet@gbw.ley.

| **Alan Van Gelder** es socio del bufete para demandantes de El Segundo, Greene, Broillet & Wheeler, LLP. Su práctica se enfoca en lesiones personales catastróficas, muerte por negligencia, responsabilidad por productos defectuosos, litigios comerciales y mala praxis legal. AVanGelder@gbw.law