

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 1 de 35

**INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO COMO PRIMERA FUENTE DE AUTORIDAD: ANÁLISIS AL ARTÍCULO 16 DE LA LEY 2251 DE 2022**

ANDRÉS RENDÓN VÁSQUEZ

Institución Universitaria de Envigado

arendonv@correo.iue.edu.co

**Resumen:** Uno de los riesgos latentes al cual se encuentran expuestas todas y cada una de las personas que conducen vehículos automotores por el territorio nacional corresponde a un accidente de tránsito; aquel hecho involuntario en el que se ven inmersos dos conductores y que trae consigo una serie de consecuencias tanto materiales como jurídicas para ambas partes. El Código Nacional de Tránsito Terrestre Colombiano dispone de los preceptos normativos básicos para determinar la ocurrencia de un accidente de tránsito y el consecuente procedimiento a seguir por parte de las personas involucradas, sin embargo, recientemente con la expedición de la Ley 2251 de 2022, artículo 16, con ocasión de un accidente de tránsito con afectación de solo daños materiales y sin producir lesiones personales, se elimina la necesidad de la presencia de la autoridad de tránsito en el lugar de los hechos y queda en manos de los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente la resolución del evento. Así pues, el presente artículo depone los aspectos más relevantes de esta nueva normatividad con relación a su incidencia frente a la relevancia y necesidad de la presencia de una autoridad legitimada por el Estado en el lugar donde ocurre un accidente de tránsito.

 <p>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</p> <p>Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 2 de 35

**Palabras claves:** Siniestro vial, accidente de tránsito, daños materiales, informe de tránsito, vehículos colisionados.

**Abstract:** One of the latent risks to which each and every one of the people who drive motor vehicles through the national territory are exposed corresponds to a traffic accident; that involuntary act in which two drivers are immersed and that brings with it a series of both material and legal consequences for both parties. The Colombian National Land Traffic Code has the basic normative precepts to determine the occurrence of a traffic accident and the consequent procedure to be followed by the people involved, however, recently with the issuance of Law 2251 of 2022, article 16, on the occasion of a traffic accident involving only material damage and without causing personal injury, the need for the presence of the traffic authority at the scene of the events is eliminated and remains in the hands of the drivers, insurance companies and others interested in the accident the resolution of the event. Thus, this article lays out the most relevant aspects of this new regulation in relation to its incidence against the relevance and need for the presence of an authority legitimized by the State in the place where a traffic accident occurs.

**Key words:** Sinister road, traffic accident, property damage, traffic report, collided vehicles.

## 1. INTRODUCCIÓN

El desplazamiento rápido y eficiente de un lugar a otro supone una de las necesidades básicas de la mayoría de las personas en todo el mundo. En Colombia no es la excepción, y los vehículos automotores obedecen a una de las respuestas más utilizadas por la población en general.

Cada día el parque automotor crece exponencialmente y con ello los riesgos asociados

a la conducción de cualquier vehículo se materializan con mas frecuencia; uno de estos obedece a la colisión accidental entre dos vehículos y donde solo se producen daños o afectaciones materiales en los mismos, sin producir lesiones personales a sus conductores u otros actores viales. A partir de allí inicia un relacionamiento involuntario entre los propietarios de los vehículos involucrados con el fin de identificar la causa del incidente, la responsabilidad consecuente y la final solución al imprevisto.

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 3 de 35

Antes de la entrada en vigencia de la Ley 2251 de 2022, con la ocurrencia de un accidente de tránsito con solo daños materiales, los conductores debían dejar los vehículos inmovilizados y esperar a que la autoridad de tránsito se hiciera presente en el lugar de los hechos con el fin de presentarle a ella la documentación e información requerida, dejando en manos de una figura de autoridad la dirección del proceso. Actualmente, se elimina la necesidad de la presencia de la autoridad de tránsito en el lugar de los hechos y queda en manos de los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente la resolución del evento.

El presente artículo de investigación presentará los primeros acercamientos a la normatividad de los accidentes de tránsito dentro del marco jurídico colombiano, identificando de esta manera las acciones de modificación del artículo 16 de la Ley 2251 de 2022 y del artículo 143 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT), para finalmente advertir los efectos que genera la nueva disposición normativa y presentar alternativas para el mejoramiento de la normatividad vigente.

## 2. NORMATIVIDAD DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

### 2.1 Generalidades:

En el momento en que se produce una colisión entre dos vehículos automotores que circulan por las calles del territorio colombiano inicia una relación jurídica derivada de un hecho involuntario y meramente accidental. Ningún conductor de un vehículo sale de su lugar de origen hacia un lugar de destino con la firme convicción de colisionar con otro vehículo que se encuentra en igual medida recorriendo una distancia para llegar a su destino final; por el contrario, todo conductor de cualquier vehículo automotor desea llegar a su destino en el menor tiempo posible y sin ningún tipo de contratiempo, especialmente alguno relacionado con choques de cualquier índole. Sin embargo, cuando se produce el desafortunado evento de chocar un vehículo con otro, se hace entonces menester el conocimiento del procedimiento a seguir y la consecuente normatividad aplicable en cuanto a la nueva relación que inicia con el otro conductor. Por parte de la normatividad aplicable, el CNTT, Ley 769 de 2002 determina los presupuestos teóricos y legales

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 4 de 35

que sustentaran aquella nueva relación jurídica, presentando inicialmente las definiciones a través de las cuales se enmarcará cada disposición normativa, específicamente señalando que un “accidente de tránsito” será entonces aquel suceso involuntario que es ocasionado por mínimamente un vehículo automotor en desplazamiento el cual genera afectaciones o daños a otros vehículos, bienes o inclusive a personas, y que a raíz de ello, producirá afectaciones a la libre circulación de los demás vehículos automotores que se desplazan por la misma calle o aledañas al lugar de ocurrencia del siniestro (Código Nacional de Tránsito Terrestre, 2002, Art. 2).

Esta primera aseveración presentada por el CNTT resulta ser necesaria e indispensable a la hora de identificar lo que ha sucedido producto del choque entre dos vehículos automotores, y es a partir de allí que parte la consecuente responsabilidad de uno u otro conductor, teniendo en cuenta la involuntariedad del evento y finalmente los daños producidos. Terceras personas ajenas a la colisión entre los dos vehículos automotores en igual medida se ven perjudicadas, pero solo en la medida de no poder continuar con

su libre circulación por la misma calle e inclusive en determinadas circunstancias, deberán esperar detenidas en el mismo punto hasta que los conductores implicados puedan resolver su nueva eventualidad.

Teniendo en cuenta lo anterior, se puede inferir para efectos del actual proyecto de investigación, que todo accidente de tránsito resulta ser un acontecimiento comúnmente impensado, y segundo, que como consecuencia de la eventualidad se presentan efectos negativos dentro de los cuales cabe mencionar los daños materiales de los automotores que involucra a las partes, sin dejar de lado efectos colaterales para individuos externos que justo están conduciendo en las vías del incidente, afectando su libre movilidad y obstaculizándoles de esta manera poder llegar a su destino final.

Las modificaciones aplicadas al marco normativo de esta ley se hacen entonces con el fin de poder de una manera u otra ir mitigando los efectos negativos causados a diario por este tipo de eventualidades presentadas en las rutas de nuestro territorio nacional y que traen como consecuencia

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 5 de 35

la obstrucción a la libre circulación de los demás automotores que están pasando justo en ese momento por el lugar de los hechos.

## 2.2 Normatividad previa:

Previo a los cambios establecidos al método implementado por el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, el artículo 143 del CNTT señalaba que en caso de que se presentara una colisión entre dos automotores que solo traía como consecuencia afectaciones físicas a los vehículos implicados y no se vulneraba en ningún momento la integridad de las personas presentes en dicho impase, estos estaban en la obligación de parar y aguardar hasta que hiciese presencia el ente que representa la figura de autoridad de tráfico con el objetivo de mostrarle la credencial de identificación personal, es decir, el documento oficial emitido por la autoridad de tránsito competente en relación con el centro de reconocimiento de conductores autorizados que lo certifica como conductor para manejar un vehículo y los demás datos personales para poderlo localizar a través de su lugar de residencia, números de contactos y seguros vigentes.

En tal normatividad se estipulaba la capacidad de poder realizar un informe de conciliación por parte del agente de tráfico que hacía presencia en el lugar de los hechos con la garantía de poder acudir ante los centros de conciliación y ratificar el acuerdo en documento con características de prestar mérito ejecutivo y una vez cumplidas las obligaciones, ser cosa juzgada.

Este precepto normativo finiquitaba señalando que indiferentemente cualquier situación que surgiera en el lugar de los hechos, los automotores involucrados en la colisión, sus conductores tenían la responsabilidad de apartarlos de la vía con el fin de no obstaculizarle el paso a los demás automotores que se encontraban en el lugar de los hechos (Código Nacional de Tránsito Terrestre, 2002, Art. 143).

De ahí que la asistencia del señor agente de tránsito era indispensable para llevar a cabalidad las pautas normativas del legislador, teniendo en cuenta el recaudo por parte del ente que representa la figura de autoridad de los datos personales para el preciado paso a seguir que consiste en el proceso de conciliación o demanda civil, tal como el

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	<b>Código:</b> F-DO-0015
		<b>Versión:</b> 01
		<b>Página</b> 6 de 35

documento de identificación personal y demás datos personales que permitía localizarlo a través de su residencia, números de contacto y seguros vigentes, panorama que con la nueva ley 2251 de 2022 queda en total potestad de la buena fe de los conductores, sin dejar de lado que para poder ser reunida los datos personales de un individuo por parte de personas o entidades, es obligatorio contar siempre con su aval, es decir, se debe tener un permiso de por medio (Superintendencia de Industria y Comercio, 2023).

Ahora bien, la buena fe tiene rango constitucional, así lo señala Gamboa (2013),” con la Constitución de 1991, la buena fe fue reconocida como un principio axiológico que debe regir las relaciones de las personas, y de estas con el Estado”, donde la totalidad de las personas y de las entidades públicas deben estar dentro del marco de los principios de la buena fe (Constitución Política de Colombia, 1991, Artículo 83).

### **2.3 Procedimiento vigente:**

Inmediatamente generada la colisión entre los automotores, donde solo se presentan daños superficiales sin atentar bajo ninguna circunstancia

sobre la integridad física de los usuarios involucrados, el propio CNTT en el capítulo VI, Título IV, debido proceso y sanciones, se detalla y se dan las pautas para que se lleve de la manera correcta el debido proceso cuando ocurren daños a los objetos comprometidos en la situación, artículo 143, hace referencia a los daños físicos que se presentan en cada una de las colisiones en los trayectos del territorio nacional, destacando la condición de producir efectos negativos a los automotores involucrados en dicha eventualidad, estén o no estén en la condición de tener el respaldo de las compañías aseguradoras quienes son las encargadas de emitir una póliza de responsabilidad civil extracontractual para este tipo de impases, y se genere de igual manera posible afectaciones a otros objetos materiales y seres vivos diferentes a los conductores y sus acompañantes. Los representantes de la figura legal de las compañías aseguradoras realizan la recolección de pruebas válidas (fotos y videos) a través de herramientas tecnológicas que ciñen a las pautas establecidas por la norma, esto con el fin de garantizar y respaldar la veracidad y completa transparencia de la información suministrada por las partes involucradas buscando la conservación de las

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 7 de 35

pruebas con el fin de tener en cualquier momento determinado la oportunidad de indagar a profundidad lo sucedido por medio del material brindado para dicha eventualidad. Con ello se cambia el procedimiento establecido anteriormente por la ley y el cual consistía en un informe técnico elaborado a través de un agente tránsito que registraba los hechos de lo sucedido (Código Nacional de Tránsito Terrestre, 2002, Art. 143).

La modificación señalada previamente busca cambiar la manera procedimental con el fin de implementar nuevas pautas que permitan hacer las cosas de una manera mucho más eficiente y autónoma. Por tal motivo, se determinó que independientemente si los automotores involucrados presentan daños materiales producto de la colisión y poseen o no una póliza de responsabilidad civil extracontractual, se encuentran en la obligación de mover de manera inmediata los vehículos de la vía, ya que la norma señala que bajo ninguna circunstancia exceptuando si se presentan heridos, se puede presentar una obstrucción en detrimento de las demás personas que se encuentran en el lugar vulnerando su derecho a la libre circulación.

La obstrucción del trayecto el cual impide la libre circulación de los demás automotores que se encuentran justo en ese momento contiguos al lugar de los hechos resulta ser un factor de incidencia bastante grande, por lo cual el Ministerio de Transporte emitió la Circular Externa 20224000000057, donde expresa de manera clara y concisa el siguiente señalamiento inherente al proceso a seguir, “los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que puede interrumpir el Tránsito” (Ministerio de Transporte, 2022), de lo contrario se deberá asumir la sanción por parte de la autoridad competente que en este caso sería la multa respectiva por la obstrucción de la vía bajo la infracción codificada como C3.

De lo señalado por el Ministerio de Transporte se puede inferir la falta de claridad al presentarse este tipo de eventualidades en la medida de pretender remover de manera inmediata los vehículos sin tener en cuenta que los conductores podrían tomar la determinación de dejar el lugar de los hechos evitando asumir

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 8 de 35

responsabilidades con la otra parte afectada por el choque.

Luego las partes involucradas en la colisión tendrán que acudir a las oficinas mediadoras de conciliación que estén correctamente certificadas por el Ministerio de Justicia y del Derecho.

La ley manifiesta que en el momento que no se llegue a un acuerdo mutuo entre las partes involucradas a través de las oficinas mediadoras autorizadas, los usuarios tendrían la posibilidad de apelar a otras instancias establecidas por la justicia que está dentro del marco de la legislación colombiana, sin la obligación de presentar un registro emitido por los entes competentes que tienen la figura de autoridad en este tipo de situaciones, adicional a esto la presencia de un guarda de tránsito en el encuentro conciliatorio no sería de carácter obligatorio (Código Nacional de Tránsito Terrestre, 2002, Art. 143).

Teniendo en cuenta lo anterior, los usuarios involucrados pasarían a ser protagonistas del debido proceso para realizar la aplicabilidad de

la norma con sus propias herramientas, las cuales les permitiría hacer el respectivo recaudo de evidencias de la colisión a través de medios tecnológicos que tengan en ese momento. El único objetivo del método mencionado anteriormente es avanzar en el desarrollo de los procesos administrativos cambiando el uso de los informes escritos producidos por parte de los entes de autoridad competente.

Resulta entonces menester señalar el hecho de que no obstante el nuevo procedimiento estipulado dentro de las modificaciones de la ley deviene en la búsqueda de un sistema legal progresista, se presentan diversas falencias que al parecer no fueron tomadas en cuenta. Es importante mencionar que no hay una total garantía en el nuevo proceso a realizar, en la medida de que no todas las personas que circulan en las rutas de nuestro territorio nacional cuentan con instrumentos tecnológicos (al menos un teléfono celular), impidiéndoles llevar a cabo las pautas señaladas por la ley, adicional a que no se puede asegurar que las pruebas recolectadas sean veraces, honestas y transparentes para ser presentadas ante las oficinas de conciliación certificadas por el

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 9 de 35

Ministerio de Justicia y del Derecho, o de ser necesario continuar con el proceso y presentarlas en el proceso ordinario de demanda civil, con el objetivo único de respaldar la versión y los intereses del involucrado. No se puede tener la completa certeza de que los conductores estarían en la capacidad de darle el manejo adecuado a este tipo de eventualidades conservando la postura, teniendo respeto hacia el otro, generando una comunicación asertiva para poder llegar a un acuerdo y por supuesto tomando una actitud imparcial que traiga consigo la eliminación de sentimientos de ira, rabia y de defensa natural de sus intereses propios.

#### **2.4 Autoridades de tránsito:**

Es importante resaltar y tener presente la importancia del acertado manejo en este tipo de eventualidades por parte de los agentes de tránsito, pues ellos cuentan con la formación y las bases necesarias para obrar de la manera correcta, ceñidos a las pautas establecidas por la norma. La potestad de la autoridad de tráfico se haya circunscrito por la posición inmanente de los procesos administrativos en pro de proteger el bienestar de las personas, generar confianza, velar

por los bienes y por la integridad de todos los actores viales dentro del país (Corte Constitucional de Colombia, C-577 de 2006).

Los agentes de tránsito están designados para brindar información veraz, de manera oportuna y garantizar el absoluto acatamiento estipulado por la ley. Lo anterior con el propósito de prever cualquier tipo de infortunio que se llegase a presentar, pretendiendo ejecutar de la manera correcta la normatividad instaurada por los entes legales a través de las sanciones que están pactadas dentro del código, liderando el proceso y garantizando seguridad jurídica a los conductores implicados dentro de un accidente vial.

#### **2.5 Responsabilidad civil extracontractual:**

Al instante en el cual se presenta un choque entre dos automotores con solo afectaciones superficiales y no hay presencia del respectivo personal de autoridad legal en el lugar de los hechos, los individuos involucrados deberán bajarse de sus automotores y tomar por sí mismos la figura de autoridad para hacer el respectivo análisis de los daños generados y de esta forma manejar la situación de una manera proactiva.

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 10 de 35

Seguidamente, deberán generar la mayor cantidad posible de evidencias del impase sucedido entre ambos automotores, recurriendo a herramientas tecnológicas que permitan registrar de una manera clara lo acontecido en ese momento, y contiguamente será necesario evacuar los automotores afectados para no bloquear la libre circulación de los demás vehículos que se encuentren justo en ese momento transitando por el lugar de los hechos. Finalmente, deberán presentarse en las oficinas de conciliación certificadas por el Ministerio de Justicia y del Derecho buscando generar y brindar diversas soluciones para los daños ocasionados en los vehículos afectados.

De los impases donde solo se genera afectaciones físicas sin traumatismos en los individuos implicados se sobreviene un compromiso de responsabilidad civil extracontractual de parte del usuario presuntamente responsable de la colisión, buscando asumir la obligación de solucionar las consecuencias materiales producidas a la otra parte involucrada en el mencionado choque.

Sin embargo se quería brindar a los conductores una eficiente solución que no generara reprocesos en la aplicación de la norma, se tendría que haber contemplado otros factores externos que tienen el mismo grado de importancia al momento de enfrentar este tipo de situaciones. La exigencia de una póliza de responsabilidad civil extracontractual para todos los vehículos que transitan por el territorio nacional sería entonces una necesidad apremiante, a través de la cual se buscaría asumir total responsabilidad de los riesgos que implica conducir dentro del territorio nacional. Sería entonces la búsqueda de brindar seguridad, confianza y por sobre todas las cosas, la certeza para todas las personas de contar con la capacidad de responder por los daños materiales producidos a la otra parte involucrada (Velásquez, 2013).

Se define la responsabilidad civil extracontractual según el artículo 2341 del Código Civil (1873) en razón de designar al individuo que ha generado un delito o culpa, y que trae consigo una consecuencia, ocasionando una afectación a la otra parte y con la obligación de responder a través de una compensación, sin menospreciar la sanción que se pudiese originar por la falta del infortunio

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 11 de 35

ocasionado, debiéndose constituir varios puntos que permitan definir si es directa o indirectamente: “un hecho por una acción u omisión proveniente de un delito o culpa, un daño y un nexo de causalidad” (Ceballos, 2009, p.259). De igual manera, la doctrina ha fijado la responsabilidad civil extracontractual como una obligación originada de una situación externa a una relación jurídica, lo que quiere decir que debido a la presencia de una eventualidad que produce una afectación, el autor protagonista de la colisión tendrá la responsabilidad de brindar una solución a la parte involucrada por dicho evento (Duque, 2021).

## **2.6 Conciliación extrajudicial:**

Inicialmente los usuarios deberán recurrir a las oficinas de conciliación apropiadamente certificadas por el Ministerio de Justicia y del Derecho con el único objetivo de encontrar posibles respuestas y soluciones a las necesidades generadas del incidente, asociado a la responsabilidad o no de alguna de las partes involucradas en la ejecución de la colisión.

Este primer acercamiento entre las partes se encuentra ceñido a la normatividad de la Ley

2220 de 2022, por el cual se decreta el estatuto de conciliación, donde el artículo 3 precisa un medio de poder solucionar los altercados entre las partes involucradas teniendo la presencia de una persona imparcial e idónea que representa la figura de conciliador, que en último término es la persona designada para garantizar lo pactado entre ambas partes, y quién tiene la autoridad de generar diversas opciones de respuesta a los inconvenientes ocasionados en dicho impase, buscando realizar un convenio de carácter obligatorio y definitivo para los usuarios que acceden a este recurso.

De tal forma, las diversas maneras de conciliación tienen como principal objetivo posibilitar la aproximación a las vías legales, promoviendo mecanismos de diálogo basados en el respeto y la tolerancia entre los afectados, logrando de una manera efectiva y positiva una amigable solución entre las personas que conducen por las rutas de nuestro territorio nacional (Ley 2220, 2022, Art. 3).

Así las cosas, la conciliación trae como resultado la resolución de problemas entre los conductores involucrados en el accidente de

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 12 de 35

tráfico, logrando dirimir el conflicto al cual se encuentran expuestos y de esta manera llegando a un mutuo acuerdo donde los conductores quedan a gusto con las soluciones pactadas.

De lo contrario, si se presenta un escenario de inconformidad entre las partes implicadas no logrando llegar a un acuerdo en el proceso de conciliación, los usuarios tendrán la potestad para seguir con el proceso ordinario a través de las diversas formas que brinda el sistema judicial, propiamente la demanda civil ante juez competente.

### **3. ACCIONES DE MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 16 DE LA LEY 2251 DE 2022 Y DEL ARTÍCULO 143 DEL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE**

Antes de los cambios efectuados en el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, el artículo 43 del Código Nacional de Tránsito establecía que los conductores tenían la responsabilidad de frenar y aguardar en el sitio donde se presentó el infortunio hasta que los entes de la autoridad pertinente asistieran al lugar de los hechos y brindaran el

respectivo soporte a las personas involucradas en dicho suceso. Lo anterior suponía entonces de manera inicial un perjuicio para el desplazamiento de personas externas que se encontraran cerca al lugar de los hechos.

Las modificaciones presentadas al artículo 143 tienen como objetivo diseñar y llevar a cabo medidas de choque para en situaciones de colisión entre dos vehículos automotores, se pueda garantizar la libre movilidad de los demás actores viales, buscando facilitar el proceso de solución del conflicto a los usuarios involucrados. Lo anterior, teniendo en cuenta que la disponibilidad de los entes de control de tráfico que representan la figura de autoridad en las vías se ve sobrepasada ampliamente con relación al número de accidentes de tránsito que ocurren durante el día.

En el año de 2021 la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) presentó la cifra de accidentes viales donde se evidenció que en un porcentaje del 55% las colisiones de vehículos en su mayoría ocasionaron solo daños materiales sin lesiones personales (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 13 de 35

### 3.1 Impactos en la movilidad vial:

Los entes de autoridad que representan al Estado en el ámbito del transporte tienen la responsabilidad de garantizar la integridad física de los individuos, estructurando e implementando medidas propositivas y dando un soporte especializado tanto técnico como humano a las personas que se encuentran transitando entre las diversas rutas del territorio nacional (Departamento Administrativo de la Función Pública, 2020).

La Unidad de Transporte de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) resalta la necesidad de implementar estrategias y medidas para disminuir y eliminar las carencias que se presentan en los procedimientos para enfrentar las consecuencias nefastas que esto trae consigo en las vías (Organización de las Naciones Unidas, 2003). Así las cosas, el manejo del embotellamiento hace parte de la construcción de un plan estratégico en el largo tiempo que permita un avance significativo para la ciudad y la positiva consolidación de medidas estructuradas en el tema de la movilidad, la evolución y el potencial

requerido para una auténtica calidad de vida de todos los individuos.

La muy destacada Ley Julián Esteban atribuida dentro del marco legal como la Ley 2251 de 2022 tiene como propósito orientar las reformas de dicha ley hacia un lineamiento de circulación de vehículos automotores más confiables, atribuyendo total importancia a la preservación de la vida y la seguridad corporal de todos los individuos que hacen parte de nuestro país.

Es importante resaltar que dichas reformas se diseñaron e implementaron con el objetivo de establecer un conjunto de reglas viales mucho más sólidas y eficaces.

La base de la señalada norma es proveer al sistema vial pautas claras que generen sentido de pertenencia, responsabilidad y concientización por parte de los usuarios al momento de salir a transitar entre las diversas rutas del país. (Shaw, 2008).

En este orden de ideas el objetivo principal de esta nueva normatividad es instaurar un conjunto de disposiciones que permita proteger

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 14 de 35

a toda costa la calidad que se tiene como persona y que se suprima por completo cualquier vulnerabilidad que atente contra el derecho a la vida.

### 3.2 Uso de la tecnología:

Uno de los puntos importantes a tener en cuenta que cobija la Ley 2251 de 2022 dentro de las nuevas reformas al marco legal corresponde a la no necesidad de tener a la mano los documentos normalmente exigidos físicamente y que dan la calidad al conductor para poder transitar legalmente dentro de las vías ya que los agentes de tránsito, como figuras de autoridad que hacen presencia en dichos sucesos, no continúan con la obligación de solicitarlos pues cuentan con dispositivos de última generación para hacer la respectiva validación de la misma. De esta manera se busca dar ejemplo e incitar a los usuarios a que generen una cultura de autonomía y desarrollo de sus propias herramientas para desenvolverse de una manera adecuada en este tipo de situaciones a la cuales se encuentran expuestos diariamente en cada trayecto por las vías del país.

Como complemento al adecuado desarrollo de estas nuevas modificaciones a dicha ley es importante mencionar que las compañías aseguradoras son las llamadas a respaldar la responsabilidad de las personas al momento de conducir un medio de transporte y por tanto deben generar un sistema idóneo que le brinde a los conductores las herramientas necesarias para hacer la adecuada recolección de pruebas que le sirva como argumento y respaldo al momento de salir a defenderse en un proceso judicial, todo esto con el único fin de garantizar los derechos de las personas involucradas en el siniestro (Centro de Estudios Regulatorios, 2023).

### 3.3 Papel de la autoridad de tránsito:

Aun cuando los cambios presentados en el artículo 43 se propusieron con el fin de simplificar los trámites por parte de los entes que representan la figura de autoridad en los temas viales, se carece de un planteamiento claro hacia los individuos que están en la calidad de conductores de cómo deben desenvolverse cuando cuenten con el desafortunado evento de alguna colisión mientras se están movilizandando en las diferentes rutas de nuestro territorio, generando de esta manera

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 15 de 35

inconvenientes entre los usuarios involucrados pues no tienen los conocimientos necesarios para actuar según el deber ser de la situación.

No todos los automotores poseen una póliza de responsabilidad civil extracontractual que respalde dichos riesgos que están latentes todo el tiempo al momento de salir a manejar, restando de esta forma al mínimo de garantías que se espera tener de dicho acontecimiento.

Actualmente la falta de estrategias y programas que promuevan una cultura de honestidad, conciencia, tolerancia y educación en los conductores del país, suponen un desenlace negativo a la hora de solucionar el imprevisto, en contraste con la acostumbrada asistencia de los entes que representan la figura de autoridad al momento de colisionar don vehículos. Con la presencia de la autoridad se buscaba brindar confiabilidad y certeza entre las partes comprometidas en dicha situación, porque la presencia de los respectivos entes competentes infundía la confianza necesaria entre las partes de que se ejecutaría el correcto procedimiento y se buscaría aplicar la norma.

No obstante, con las nuevas reformas en dicho artículo se origina un precipicio de lo antes mencionado pues se prescinde del uso de una de las herramientas más vitales para los usuarios: los agentes de tránsito. Aquellas personas indispensables en este tipo de eventualidades y más cuando los conductores tienen emociones e intereses involucrados al momento de ocurrió el accidente.

El ente de autoridad juega un papel muy importante al garantizar la seguridad física de los implicados y buscar en todo momento llegar a soluciones propositivas, todo esto enmarcado en un debido proceso sin que haya pie a que se viole la ley ni a que se vulnere los derechos de alguno de los involucrados.

La autoridad de tránsito se compone entonces de personas idóneas para gestionar y liderar el proceso, las cuales cuentan con la formación adecuada tanto en la parte moral como en la parte normativa para aplicar la norma de la manera correcta tomando siempre una postura

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 16 de 35

imparcial, objetiva, inteligente, responsable, respetuosa y justa (Noriega, 2023).

### 3.4 Papel de las entidades aseguradoras:

Las reformas plasmadas en el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022 conocida coloquialmente como la Ley de “choque de latas” se encaminó en eliminar la posibilidad de poder acudir a la asistencia de los entes competentes que en este caso son los agentes de tránsito ya que el fin de esta Ley es promover el uso de las herramientas tecnológicas (fotos y videos) para respaldar los testimonios de lo sucedido, es decir, utilizar tal registro como prueba y suministrárselo a la compañía aseguradora para que lo pueda usar como instrumento de defensa en un eventual proceso civil ordinario.

La argumentación para los conductores que se ven afectados en estas modificaciones de la norma señalada corresponde a la búsqueda de reestructurar dicho proceso de forma más optima, de manera que cuando se presenten colisiones en la vía, no se altere el tráfico y se le otorgue a las personas involucradas más autonomía al momento de conciliar y hacer la respectiva recolección de

pruebas, las cuales eventualmente serán requeridas por la compañía aseguradora con el fin de no tener que esperar tanto tiempo a que un agente de tránsito se presente y medie entre ambas partes.

Ahora bien, resulta paradójicamente siendo un ideal el hecho de buscar fomentar la sana convivencia entre las personas y la capacidad para que cada individuo se responsabilice de sus actos, teniendo en cuenta que la realidad de la mayoría de la sociedad no se encuentra educada para proceder de la manera correcta en este tipo de eventualidades, aún más teniendo presente el hecho de que gran parte de los usuarios que circulan en las vías del territorio nacional no poseen ni siquiera el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT), como para pretender que estas mismas personas posean una póliza de responsabilidad civil extracontractual.

En efecto hay un gran vacío en varios aspectos que no se tomaron en cuenta en la nueva regulación dentro de los cuales es importante resaltar que no hay un señalamiento claro de las cuantías aplicables de acuerdo con las averías que

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 17 de 35

puedan sufrir los automotores en este tipo de situaciones (El Tiempo, 2023).

### 3.5 Postura de especialistas:

En materia de los diversos accidentes y la estructuración de los procedimientos viales ante las diversas eventualidades que se pueden presentar al conducir, especialistas abordaron las modificaciones presentadas en el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022 y sintieron la necesidad de expresar públicamente una solicitud formal ante el congreso con el fin de realizar el respectivo análisis de dichos cambios. Se encontraron con muchas falencias que no están contempladas para proporcionarles a los usuarios posibles herramientas y soluciones que les permita llevar a cabo de una manera correcta y segura los procedimientos señalados en la ley.

Según especialistas que han llevado muy de cerca la aplicabilidad y efectividad de esta ley manifiestan también que no es para nada coherente y válido que entre a regir los cambios aplicados a la norma cuando no se ha realizado anteriormente medidas de choque a los vacíos que esta presenta desde el inicio.

Señalan en igual medida los efectos negativos que esta ley va a traer en futuras situaciones para los usuarios porque no se contemplaron todos los factores que ya están implícitos en la ocurrencia de un siniestro vial, trayendo consigo vacíos como la no obligación de portar una póliza de responsabilidad civil extracontractual, la cual serviría plenamente para todos los usuarios como carta de presentación de responsabilidad ante posibles colisiones y que por lo tanto permitiría tener entre los involucrados una sana conciliación.

Entre los múltiples puntos examinados dentro de las reformas de la ley señalada se considera que no ven factible que los mismos usuarios sean las personas correctas para llevar a cabo de forma válida la recaudación de las evidencias, pues no se puede garantizar que estas sean auténticas y no sean tergiversadas a favor de la persona que inicialmente las originó.

Otro punto importante para resaltar es la delegación de la autoridad y la figura de jueces a las partes involucradas para que se llegue a una

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 18 de 35

sana conciliación y resolución de problemas, el cual corresponde a un ideal inalcanzable, todo esto teniendo en cuenta que la mayoría de las personas no cuentan con una formación basada en el respeto, la tolerancia y la honestidad para resolver sus problemas, adicional de que sería poco probable garantizar una postura de imparcialidad en este tipo de eventos toda vez que los afectados tendrían emociones ocasionadas por el suceso que harían viciar su lucidez y solo buscarían la manera de garantizar sus propios intereses trayendo consigo efectos perjudiciales para ambas partes.

Por otra parte, se resalta el objetivo de querer instaurar pólizas de responsabilidad civil extracontractual como un requisito obligatorio con el fin de salvaguardar los derechos de los usuarios, pero desafortunadamente resulta ser un plan de acción poco probable a sacar adelante por las mismas condiciones sociales y económicas de las personas que circulan por las vías del territorio nacional, adicionalmente, es menester resaltar que al momento de realizar cambios en las normas se está demostrando que no se está teniendo una visión clara del planteamiento del problema que las rodea, pues en la medida que se generen

modificaciones se debe implementar planes de acción que permitan hacer una positiva y efectiva gestión del procedimiento a seguir, así como una adecuada capacitación para las futuras partes involucradas (Diario del Huila, 2022).

### **3.6 Papel del gobierno:**

Por parte del Ministerio de Transporte se transmitió de una manera global el inicio de las nuevas regulaciones para ley mencionada anteriormente, al igual que el cómo sería la aplicabilidad de la misma conforme a lo establecido, consiguiendo desorientar aún más a los conductores, toda vez que no se estaba generando ningún plan de formación para que los usuarios desarrollasen de una manera adecuada la recopilación de las pruebas ante una eventual audiencia, sin dejar de lado que con estas modificaciones se pretende dar por sentado el hecho de que todos los usuarios que transitan por las rutas del país tienen su automotor asegurado y cuentan con una figura legal capacitada para canalizar y solucionar este tipo de imprevistos que hacen parte de los riesgos de conducir un vehículo automotor (Portafolio, 2023).

 <p>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</p> <p>Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 19 de 35

Del mismo modo las entidades capacitadas como las compañías aseguradoras que representan la figura de buscar ser entes conciliadores en el lugar de ocurrencia del siniestro, recibieron por parte del Ministerio de Transporte las pautas a tener presente en el momento de emitir las pólizas de responsabilidad civil extracontractual para los vehículos, estando acorde a la Superintendencia Financiera quien recalcó los puntos que deben llevar a la práctica estas compañías designadas para gestionar todos los procesos inherentes a la nueva reforma legal (Ámbito Jurídico, 2022). Lo anterior, teniendo en cuenta que uno de los puntos críticos de esta reforma corresponde a la poca certeza de que los individuos cuenten con una póliza de responsabilidad extracontractual, la cual finalmente sería la herramienta que permitiría eventualmente respaldar las diversas contingencias que se producen al momento de una colisión entre dos vehículos automotores, cuyas consecuencias se derivan en este caso en daños materiales.

Por lo tanto, en materia de gobernabilidad, es importante resaltar la necesidad de implementar dentro de los requisitos legales

para conducir un vehículo automotor, el estar provisto de una póliza de responsabilidad civil extracontractual que brinde a todos los usuarios la tranquilidad de que en el momento que se presente este tipo de eventos desafortunados, haya un verdadero responsable que asuma sin ningún inconveniente los daños ocasionados (Ballen, 2022).

### **3.7 Opciones para los conductores:**

De las modificaciones del artículo 16 de la Ley 2251 de 2022 es complicado deducir que la mayor parte de los usuarios están en la capacidad de llegar a un arreglo de una forma cordial y propositiva en cuanto surge una colisión entre los automotores, por lo que resulta inherente a esta situación la manera en que los individuos enfrentan sus sentimientos, pensamientos, ideas y comportamiento físico, en la medida de verse enfrentados a un accidente el cual conlleva necesariamente a la incidencia de factores negativos en la ejecución del procedimiento estipulado por la ley.

Resulta entonces idealizada la manera en la cual los conductores por sí mismos resolverían el

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	<b>Código:</b> F-DO-0015
		<b>Versión:</b> 01
		<b>Página</b> 20 de 35

accidente frente a la solución que podría brindar una autoridad de acuerdo a lo preceptuado por la ley. Por parte de los mismos conductores, no habría ninguna certeza en la ejecución de un debido proceso, pues no habría en ningún momento un ente imparcial que medie entre ambas partes ni mucho menos se pretendería que en cada situación las personas involucradas cuenten con capacitaciones con base a principios básicos de una sana convivencia fundamentada en la empatía, la honestidad y el trato digno hacia el otro (El Tiempo, 2022).

El reconocido docente y director del Observatorio de Logística y Movilidad de la Universidad Nacional, José Rojas, quien le ha hecho seguimiento de cerca a las respectivas reformas de la ley señalada, manifiesta de manera muy precisa y resumida las pautas a considerar en el momento que se realice la recolección de pruebas que contendrían las características indicadas por la norma para exponer ante los entes competentes de autoridad al instante de empezar con el correspondiente procedimiento de solicitud por lo sucedido; hace relevancia en emplear de forma óptima los instrumentos digitales para poder

proveer a las compañías aseguradoras imágenes fiables que puedan respaldar las versiones de que fue lo que sucedió realmente y quién fue el responsable de que se produjera dicha situación (Sandra, 2022).

Asimismo, se promueve erróneamente a todos los individuos para que tomen la autoridad por sus propias manos, tomen la figura de representantes de la ley y solucionen sus diferencias por su propia cuenta, permitiendo que los conductores tengan la autonomía de solucionar el problema como crean que es la forma correcta para este tipo de situaciones, presumiendo una cultura de tolerancia, inteligencia emocional y educación.

El docente Rojas resalta en igual medida que desafortunadamente se producen varios efectos negativos debido a que en las modificaciones de la norma se puede evidenciar la carencia de una visión clara en las medidas necesarias a tomar para realmente buscar en la sociedad cambiar la mentalidad de todos los usuarios que conducen en las rutas de nuestro país, buscando mitigar la mala predisposición, estar a la defensiva en todo

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 21 de 35

momento con la sociedad y generar de esta manera una buena actitud positiva al instante de estar en el volante.

Cuando se dio a conocer al público las nuevas reformas que iban a empezar a regir, no se mencionó en ningún momento planes de trabajo y de capacitación que antecediera tal puesta en operación, con el fin de que todos los usuarios tuvieran claro en qué consistía, cómo se debía proceder y el fin con el que se estaba haciendo: cambiar de manera positiva la mentalidad en su mayoría errada que tienen todos los usuarios de cómo deben actuar ante este tipo de eventualidades, siempre latentes al momento de manejar un automotor.

En igual medida, se carece de un plan estratégico que brinde a los usuarios una formación adecuada que permita aprender a manejar las emociones de una manera inteligente y respetuosa, sin dejar de lado que primero se tendría que partir de unas bases en valores y principios para que se pueda cumplir con el ideal del debido proceso de la norma. Con esto se busca es una sociedad de

autocontrol, confianza, responsabilidad, transparencia y educación.

El docente culmina su posición frente a las reformas de la norma resaltando que se busca generar una cultura receptiva y de soluciones propositivas pero que desde su postura es un objetivo difícil de alcanzar porque no se está implementado un plan de acción que garantice la formación adecuada de los usuarios para que actúen desde la razón y la imparcialidad, y no desde los intereses propios y emociones que se pueden generar en dicho momento (Sandra, 2022).

#### **4. ALTERNATIVAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA NORMATIVIDAD VIGENTE**

##### **4.1 Frente a la asegurabilidad de los vehículos:**

Uno de los principales e iniciales inconvenientes en los cuales se ven envueltos los conductores de los vehículos una vez ocurrida una colisión y solo se presentan daños materiales en los automotores involucrados o incluso se causan daños a otros bienes inmuebles, cosas o animales, corresponde a la responsabilidad y capacidad

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 22 de 35

inherente al evento para asumir las consecuencias, esto es, para resarcir los daños ocasionados y devolver al estado inicial las cosas afectadas. La primer respuesta lógica de cualquier ser humano en una condición de choque obedece a la no responsabilidad personal dentro del suceso, es decir, la persona que se encuentra conduciendo su vehículo por las vías nacionales y por factores externos a su voluntad o inclusive por el descuido mismo en un corto periodo de tiempo, provoca un accidente de tránsito al colisionar contra otro vehículo, una vez desciende de su automóvil y evalúa las circunstancias físicas del infortunio, evade su responsabilidad con el otro conductor, justificando su accionar e identificando en la otra persona o en factores externos, la responsabilidad del accidente.

Debido a la respuesta natural y lógica citada anteriormente, una respuesta de auto cuidado y auto convencimiento con el fin de evadir la propia responsabilidad en manos de otro u otras cosas, resulta entonces imperioso dejar en todo momento tal responsabilidad en manos de un tercero: una compañía aseguradora contra daños a terceros; una póliza de responsabilidad civil extracontractual.

Las compañías aseguradoras son entes privados los cuales mediante evaluación de riesgos y probabilidades de ocurrencia de los hechos, aseguran la ocurrencia de un suceso no esperado, en este caso la ocurrencia de un accidente de tránsito con solo daños materiales. Mediante el pago de una póliza de responsabilidad civil extracontractual los conductores podrían recorrer las vías nacionales sin ningún tipo de estrés en el momento de ocurrir un evento no planeado y se minimizaría el riesgo de evadir la responsabilidad por parte de la persona que ocasionó el accidente.

El gobierno nacional en igual medida podría ser parte de la solución, realizando una política pública donde sean parte las aseguradoras para brindar las mejores condiciones de accesibilidad a las pólizas. Es un hecho fehaciente que la mayoría de los vehículos que circulan el territorio nacional no cuentan con póliza alguna de seguros debido al alto costo mensual que representan; luego resulta ser algo consecuente la ocurrencia de un accidente de tránsito y la subsecuente intención de no responsabilizarse de tal suceso. Allí es donde el Estado podría ser parte

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 23 de 35

de la solución y al tener presente la magnitud de los accidentes de tránsito con solo daños materiales, llevar a cabo un programa de masificación de pólizas de seguros con un costo asequible, sin dejar a un lado la responsabilidad y honestidad de las personas para aceptar sus errores y buscar las mejores soluciones.

#### **4.2 Frente al recaudo de pruebas:**

Una vez se produce el accidente de tránsito entre dos vehículos y se han identificado los daños ocasionados en cada uno de ellos, resulta además de pertinente, necesario el hecho de utilizar todas las herramientas tecnológicas que estén al alcance en esos momentos para documentar de la mejor manera el evento ocurrido. La nueva normatividad busca una recolección de información de forma oportuna y segura, donde en todo momento se pueda garantizar la autenticidad, conservación, integridad y fácil consulta posterior con el fin de ser un correcto insumo probatorio.

Para este punto resulta entonces adecuado además del uso de cada conductor involucrado de todas las herramientas tecnológicas disponibles en esos momentos, tales como teléfonos celulares con

cámaras de fotografía y videos de alta resolución, grabaciones de sonido, etc., la posibilidad de contrastar las dos fuentes de información, de los dos conductores involucrados, con las posibles cámaras de video de seguridad provistas en los diferentes lugares de las ciudades por los mismos entes gubernamentales como alcaldías y secretarías de seguridad, sin dejar a un lado las cámaras de seguridad privada de los diferentes conjuntos residenciales o empresariales contiguos al lugar del accidente.

Una vez producido el desafortunado evento de colisión entre dos vehículos, la razonabilidad de los conductores se ve nublada y las opciones de solución minimizadas a la búsqueda de una rápida exención de responsabilidad, por lo cual en una actualidad como la que se vive en estos momentos, donde las cámaras de video son una constante en todo momento, los conductores tienen a su alcance mayores herramientas para documentar lo sucedido, para contrastar los hechos y para demostrar eventualmente lo realmente acontecido en el lugar del accidente.

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 24 de 35

#### 4.3 Frente a la carencia del informe de accidente

##### de tránsito:

Bajo la normatividad que regía anteriormente, con ocasión del accidente de tránsito y la presencia del agente de tráfico, los conductores dejaban en manos de una autoridad competente, de una persona capacitada y acostumbrada a tales circunstancias de estrés, todo el proceso de solución, donde finalmente el agente de tráfico daba por concluido su proceso administrativo con la expedición de un informe de tránsito con los pormenores de lo observado en el lugar de los hechos y los datos de contacto de cada uno de los conductores involucrados.

En la actualidad y con la nueva normatividad, el informe del accidente de tránsito pasa a un lugar secundario y no necesario dentro del proceso, por lo cual teniendo en cuenta lo ampliamente expuesto en el presente artículo de investigación, los conductores quedan supeditados a su mejor saber y entender para resolver el problema, produciéndose entonces una clara inseguridad, inestabilidad y vulnerabilidad para los mismos conductores.

Frente a esta nueva forma de hacer las cosas, resulta necesario tener en cuenta por parte de las autoridades de tránsito que los conductores de los vehículos involucrados en un accidente vial, por muy educados, responsables y honestos que se presuman por ley, tales valores éticos se ven afectados por factores emocionales y externos del momento, lo cual vicia su razonabilidad y hace emanar sus mas instintos básicos de supervivencia. Así las cosas, el informe del accidente de tránsito realizado por la autoridad de tránsito que conoce del suceso en el lugar del accidente vial, es necesario y seguirá siendo indispensable para la posterior solución pacífica entre los conductores involucrados en el desafortunado evento.

La autoridad de tránsito y los agentes de tráfico no podrán desconocer en ningún momento su papel inexorable dentro de la búsqueda de la solución de los problemas ocasionados por razón de un accidente vial; por el contrario, la autoridad de tráfico siempre estará en la obligación de ser ese puente entre las personas y sus diferencias en materia vial, de ser ese puente entre la normatividad vigente y su mejor aplicación a cada uno de los eventos de los actores viales, y por lo

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 25 de 35

tanto, no debería ser ni siquiera opcional la posibilidad de tener la presencia de un agente de tráfico en el lugar de los hechos de una colisión entre dos vehículos, aun por el solo hecho de solo haber daños materiales sin afectaciones o lesiones personales en los propios conductores o terceras personas. Las autoridades de tránsito y especialmente los agentes de tráfico son esenciales para el mantenimiento del orden y la sana convivencia dentro de todo el territorio nacional.

#### **4.4 Frente al retiro de los vehículos colisionados:**

Una de las principales problemáticas que dieron lugar al origen de la modificación a la normatividad analizada a lo largo del presente escrito, corresponde precisamente a las afectaciones en materia vial que ocasiona irremediamente una colisión entre dos vehículos automotores, esto es, las afectaciones a la libre movilidad de terceras personas que nada tuvieron que ver con el accidente y que consecuentemente resultan asumiendo implicaciones negativas para su normal vida.

Tienen completa razón y les asiste una verdadera solución todas las terceras personas que

se ven afectadas involuntariamente por ocasión del accidente de tránsito entre dos vehículos que interrumpen el libre tránsito. Ahora bien, es necesario entonces en primer lugar tener en cuenta que el accidente de tránsito por su misma condición de haber ocurrido producto del azar, producto de un evento no esperado por ninguno de los conductores involucrados, cualquiera de las terceras personas que en esos momentos no hicieron parte del incidente, pudieron haber sido ellos los que pudiesen haber estado envueltos en ese accidente o estarán en un futuro siendo los protagonistas, por lo tanto, inicialmente se trata de situación que requiere tolerancia, comprensión y empatía. En cualquier momento cada una de las personas que conducen un vehículo automotor por las vías del territorio nacional se verán también envueltas en un accidente de tránsito, en una colisión con solo daños materiales, sea como producto de su propio accionar o como producto de estar en el lugar equivocado en el momento equivocado, algo irremediable e imposible de evitar. Teniendo en cuenta esto, a todas las personas como conductores les asiste tener la suficiente empatía cuando estén conduciendo un vehículo; la suficiente tolerancia y comprensión para ponerse en el lugar del otro y

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 26 de 35

comprender que un accidente de tránsito no le gustaría tener a nadie.

Así pues, con el fin de no interrumpir indiscriminadamente el tránsito de terceras personas, el procedimiento normativo en caso de tales circunstancias debería tener en cuenta que los vehículos no son movidos del lugar de los hechos debido a una falta de certeza y seguridad en la responsabilidad que deberían asumir los conductores para resarcir el daño ocasionado. Luego, la misma ley y el mismo procedimiento de tránsito debería ser claro al exigirle a los conductores que en el lugar de los hechos con ocasión del accidente de tránsito, deben intercambiar datos de contacto que se entenderían manifestados bajo la gravedad de juramento, a través por ejemplo de un formato único de accidentes de tránsito con solo daños materiales en el cual los conductores implicados dejan sus datos, lo suscriben con sus firmas en razón de aceptación y cada uno conservando un original con las mismas características. De esta manera, todos los conductores procederían a mantener en sus vehículos al menos 2 copias del formato único nacional y una vez se ven envueltos en un

desafortunado suceso de colisión con otro vehículo, procederían al llenado de la información básica, firmarían en aceptación y finalizarían con la recaudación del mayor número de pruebas relativas al accidente utilizando las mejores herramientas tecnológicas de las cuales dispongan en esos momentos, todo con el único fin de retirar lo más pronto posible los vehículos colisionados que pudiesen estar interrumpiendo el tránsito. En caso de renuencia a una de las partes para suscribir el formato, la normatividad debería ser clara al darle la facultad a cualquiera de los conductores para llamar a las autoridades de tránsito o policiales con el fin de hacer presencia en el lugar de los hechos y con la autoridad que les proporciona la constitución y la ley, solicitar los datos no entregados voluntariamente so pena de sanciones económicas por su renuencia o incluso penales por desacato a la autoridad.

#### **4.5 Frente a los centros de conciliación:**

Con la expedición de la ley 2220 de 2022, por medio de la cual se expide el estatuto de conciliación y se crea el Sistema Nacional de Conciliación, las personas cuentan con una normatividad clara con relación a los mecanismos

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	<b>Código:</b> F-DO-0015
		<b>Versión:</b> 01
		<b>Página</b> 27 de 35

de resolución de conflictos para gestionar por sí mismos la solución de sus diferencias, ayudados por un tercero neutral y calificado llamado por la norma conciliador.

Un accidente de tránsito donde colisionan dos vehículos automotores con solo daños materiales y no se presentan lesiones personales, deviene necesariamente en la ocurrencia de una serie de diferencias entre los conductores involucrados, teniendo en cuenta la responsabilidad de cada uno y los daños ocasionados en los vehículos. Así pues, inicia un conflicto entre las personas que debe ser dirimido con el fin de mantener la paz y la sana convivencia. Allí es donde entra la normatividad analizada en el presente artículo de investigación, con el mandato de una vez retirados de la vía los vehículos colisionados con el fin de no obstaculizar el tránsito a terceras personas, deben posteriormente acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Este mandato indicado por la ley busca que las personas puedan auto compositivamente solucionar sus diferencias y puedan llegar a un acuerdo asumiendo sus responsabilidades en el

accidente de tránsito producido, solo con la ayuda de un tercero neutral y capacitado para tal fin, quien les propondría fórmulas de arreglo y daría fe del acuerdo alcanzado, el cual sería de obligatorio cumplimiento y definitivo para las partes.

La conciliación supone un mecanismo bastante importante y les proporciona a los conductores la certeza jurídica que desde el momento de la colisión se encuentran buscando. Resulta entonces un mecanismo que debería estar disponible desde el mismo lugar de los hechos, desde el mismo momento en que las personas retiran sus vehículos de la vía para no interrumpir el tránsito a terceras personas, es decir, las autoridades de tránsito deberían estar en la facultad y la potestad para servir de conciliadores en el lugar del accidente vial, para servir de aquel apoyo capacitado en buscar las mejores soluciones para el evento en el que se encuentran los conductores de los vehículos. En términos generales, no habría ninguna persona mas capacitada que un agente de tráfico para determinar la posible responsabilidad en la ocurrencia de una colisión entre dos vehículos automotores; su experticia y conocimientos en materia de tránsito harían posible el

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	<b>Código:</b> F-DO-0015
		<b>Versión:</b> 01
		<b>Página</b> 28 de 35

reconocimiento de responsabilidades a los conductores implicados con el fin de llegar de una manera rápida y eficiente a un acuerdo entre las partes.

Si bien los conductores involucrados en la colisión de sus vehículos podrían acudir posteriormente a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho, la autoridad de tránsito podría servir de apoyo para esta labor y los conductores podrían solucionar su imprevisto de una manera más pronta, teniendo en cuenta que dependiendo de la magnitud de la colisión, las personas podrían estar sin poder utilizar sus vehículos durante un largo tiempo, mientras se resuelve la responsabilidad del siniestro y se logra un resarcimiento por los daños ocasionados.

Con la normatividad previa a la modificación objeto del presente artículo de investigación, los agentes de tráfico y la autoridad de tránsito en general, se encontraban provistos de mayor autonomía y protagonismo para intentar solucionar el imprevisto de una manera más rápida y eficiente. Actualmente se posterga la

intervención de un tercero neutral para dirimir el conflicto y se deja en manos quizás de un tercero sin experticia ni conocimientos sobre normas de tránsito las posibles fórmulas de arreglo. La normatividad entonces debería tener en cuenta que la conciliación supone un mecanismo importante para la resolución de los conflictos, pero con la importante necesidad de cumplir con sus fines dotada de conocimientos en la materia en cuestión, es decir, los conciliadores deberían estar no solo capacitados entonces en materia de conciliación si no también en materia de tránsito, lo cual supone un ideal poco alcanzable. Conviene reglamentar así las cosas para lograr este objetivo, para que los conciliadores de los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho tengan conocimientos en materia de tránsito y los conductores puedan realmente llegar a un acuerdo justo dependiendo de sus responsabilidades en la ocurrencia del accidente de tránsito.

#### **4.6 Frente al proceso ordinario de demanda civil:**

Finalmente, los conductores involucrados en un accidente de tráfico con solo daños materiales

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 29 de 35

y sin producir lesiones personales tienen desde el primer momento de ocurrencia del siniestro la facultad de una vez agotado el debido proceso, demandar civilmente en proceso ordinario al otro conductor con el fin de obtener de parte de un juez de la república el debido resarcimiento de los daños ocasionados en su propio vehículo por parte del otro conductor implicado.

Toda persona tiene el derecho constitucional de acceder a la justicia, de poder acudir ante un tercero neutral llamado juez en manos del cual quedaría la dirección del proceso.

Si bien el hecho de ocurrir un accidente de tránsito supone desde su misma materialización un gran conflicto entre los conductores involucrados, es de resaltar que un proceso judicial inicialmente no ayuda en gran medida con la percepción para las personas de estar solucionando el inconveniente al cual se encuentran aludidas. Un proceso judicial es el último recurso para lograr resolver un conflicto entre dos personas, es la última forma de poder llegar a un acuerdo el cual resulta en la imposición por parte de un juez de un mandato legal que debe ser cumplido aun con la renuencia de alguna de las

partes. Con la sentencia, un juez de la república determina la responsabilidad de una de las partes y ordena el resarcimiento de los daños ocasionados, de manera obligatoria y de manera definitiva. Solo hasta el veredicto, las partes involucradas en el accidente de tránsito corresponden a contrapartes enfrentadas entre sí, buscando la defensa de sus argumentos y la consecuente responsabilidad por parte de la otra persona. Al finalizar el proceso, una de las partes será la vencedora y la otra la vencida, una de las partes será obligada a resarcir los daños ocasionados y la otra se librerá de su responsabilidad en el suceso.

El proceso ordinario de demanda civil debería ser entonces el último recurso a seguir para los conductores involucrados en un accidente de tráfico con solo daños materiales, y se deberían entonces tener en cuenta los demás mecanismos abordados en líneas anteriores para obtener una pronta solución a los daños ocasionados en los vehículos. La demanda civil supone un desgaste del aparato judicial, supone largos tiempos de espera y al finalizar todo el proceso generalmente una de las partes quedará con la total responsabilidad del resarcimiento de los daños ocasionados, lo cual

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	<b>Código:</b> F-DO-0015
		<b>Versión:</b> 01
		<b>Página</b> 30 de 35

podría ser evitado o minimizado utilizando los mecanismos alternativos de solución de conflictos como la conciliación, tener en la normatividad la facultad de un agente de tráfico para hacerse presente en el lugar de los hechos y llegar a un acuerdo rápido o incluso tener por parte de los conductores la suficiente honestidad y responsabilidad de asumir los propios errores y buscar su solución de una manera propositiva, óptima y eficiente.

## **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

La normatividad anterior a la entrada en vigencia del artículo 16 de la Ley 2251 de 2022 facultaba a la autoridad de tránsito y a los agentes de tráfico para hacer presencia en el lugar de ocurrencia de un accidente de tráfico con solo daños materiales y sin lesiones personales, lo cual dejaba en manos de una persona capacitada y conocedora de las leyes en materia de tránsito la dirección del proceso. Las personas involucradas en la colisión de sus vehículos si bien se pudiesen encontrar afectadas emocionalmente por la

magnitud del evento y sus capacidades cognitivas no le permitiesen actuar razonablemente o comunicarse fácilmente con el otro conductor, el agente de tráfico era el llamado a liderar el procedimiento y dotado de su experticia, explicaría y daría a conocer el proceso a seguir a los conductores para resolver de una manera amigable el desafortunado suceso.

Actualmente, la nueva normatividad le sustrae el anterior deber a los agentes de tráfico y deja el proceso en manos de los mismos conductores, los cuales deberían desprenderse de las emociones ocasionadas por el evento y deberían comunicarse asertivamente entre si para llegar al mejor acuerdo posible.

La nueva normatividad entonces supone un ideal para personas con un alto grado de inteligencia emocional, las cuales inmediatamente ocurre el desafortunado evento de colisionar su vehículo con otro, descienden de su automotor, tranquilamente toman fotografías y videos del siniestro, dialogan amablemente con el otro conductor para intercambiar datos de contacto y finalmente se suben rápidamente a sus vehículos

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 31 de 35

para continuar con su recorrido, todo con el fin de no interrumpir con el tránsito de terceras personas.

Lo expuesto con anterioridad a todas luces obedece a un ideal poco realizable, desprovisto de lógica humana y determinado con fines prácticos para disminuir responsabilidades en las autoridades de tráfico. Luego, resulta entonces menester recordar la función social que cumplen las autoridades de tránsito y en especial los agentes de tráfico en la búsqueda de una sana convivencia dentro del territorio nacional. Son estos los llamados a regular el orden en materia de tránsito y deberían ser los llamados a buscar las mejores soluciones para los conductores que accidentalmente colisionan sus vehículos ocasionando solo daños materiales entre sí. No se debería buscar estresar un sistema de conciliación previo a estresar en mayor medida un sistema judicial, pues la autoridad de tránsito estaría provista de las mayores capacidades técnicas, experticia y conocimientos sobre la materia para servirle de apoyo a los conductores que se ven inmersos en un desafortunado evento de colisión.

Por medio del presente artículo de investigación se dejan sentadas las bases para que las autoridades de tránsito no evadan su responsabilidad amparados en una nueva normatividad que deja desprotegidas a las personas y lejos de buscar una sana convivencia, producen una mayor sensación de falta de acompañamiento por parte de las entidades del Estado. De parte de las autoridades de tránsito, se busca el reconocimiento de su deber dentro de la sociedad y en igual medida de su deber de propender por la ayuda de las personas que necesitan asistencia una vez ocurrido un accidente de tráfico, aun así este tenga como consecuencia daños materiales sin lesiones personales, toda vez que no todas las personas que conducen un vehículo automotor se encuentran dotadas de una alta capacidad emocional para manejar por sí mismas una situación de este tipo. Finalmente, de parte del Estado, se busca un desarrollo normativo acorde con las realidades de la sociedad colombiana, con el contexto social que se vive y con el verdadero reconocimiento de las cargas emocionales por los cuales pasan las personas una vez ocurrido un accidente de tránsito, lo cual se podría contrarrestar con procedimientos claros (como el formato único

 <p>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</p> <p>Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 32 de 35

propuesto a manera de ejemplo en el presente escrito), asistencia de los agentes de tráfico al lugar de los hechos y seguridad jurídica una vez inicia un eventual proceso ordinario de demanda civil.

## REFERENCIAS

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (Mayo de 2022). *Anuario Nacional de siniestralidad vial Colombia 2021*. Obtenido de Agencia Nacional de Seguridad Vial: [https://ansv.gov.co/sites/default/files/2022-07/Anuario\\_Nacional\\_\\_2021\\_Vfinal.pdf](https://ansv.gov.co/sites/default/files/2022-07/Anuario_Nacional__2021_Vfinal.pdf)

Ámbito Jurídico. (26 de Octubre de 2022). *Superfinanciera entrega instrucciones a aseguradoras para manejo de choques simples*. Obtenido de Legis Ámbito Jurídico: <https://www.ambitojuridico.com/noticias/general/superfinanciera-entrega-instrucciones-aseguradoras-para-manejo-de-choques-simples>

Ballen, D. (7 de Octubre de 2022). *Ley 2251 de 2022-nuevos lineamientos para la atención de accidentes de tránsito simples*. Obtenido de AZC: <https://www.azc.com.co/ley-2251-de-2022-nuevos-lineamientos-para-la-atencion-de-accidentes-de-transito-simples/>

Ceballos, R. (2009). Responsabilidad de empleadores y trabajadores frente al acoso laboral y otros hostigamientos en el marco de las relaciones de trabajo subordinado. *Novum Jus* 3(1). pp. 225-262.

Centro de Estudios Regulatorios. (25 de Marzo de 2023). *Política de Seguridad vial con enfoque de sistema seguro – Ley Julián Esteban*. Obtenido de Centro de Estudios Regulatorios: <https://www.cerlatam.com/normatividad/congreso-ley-2251-de-2022/>

Código Nacional de Tránsito Terrestre [CNTT]. Ley 769 de 2002. Septiembre 13 de 2002 (Colombia).

Constitución Política de Colombia [Const]. Art. 83. Julio 20 de 1991 (Colombia). 2da Ed. Editorial Legis.

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-577 de 2006 (M.P. Humberto Antonio Sierra Porto; Julio 25 de 2006).

DANE. (20 de Marzo de 2023). *Demografía y población / Proyecciones de población*. Obtenido de DANE INFORMACION PARA TODOS: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>

Departamento Administrativo de la Función Pública. (26 de Agosto de 2020). *Concepto 423271 de 2020*. Obtenido de Departamento Administrativo de la Función Pública:

	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	<b>Código:</b> F-DO-0015
		<b>Versión:</b> 01
		<b>Página</b> 33 de 35

<https://funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=144219#:~:text=Las%20autoridades%20de%20tr%C3%A1nsito%20velar%C3%A1n,los%20usuarios%20de%20las%20v%C3%ADas.%E2%80%9>

Diario del Huila. (27 de Diciembre de 2022). *Expertos pedirán al congreso modificar la ley 2251 del 2022 solo daños*. Obtenido de Diario del Huila: <https://diariodelhuila.com/expertos-pedir-an-al-congreso-modificar-la-ley-2251-del-2022-de-solo-danos/>

Duque, F. (2021). *La Ineficacia del seguro de responsabilidad civil extracontractual en Colombia*. Obtenido de repository.ucatolica.edu.co: <https://repository.ucatolica.edu.co/server/api/core/bitstreams/f651163e-6341-42e7-8be7-f8e4efe1a2b2/content>

El Tiempo. (30 de Septiembre de 2022). *¿Tuvo un choque simple? Así puede resolverlo sin armar trancón*. Obtenido de El Tiempo: <https://www.eltiempo.com/historias-el-tiempo/accidentes-de-transito-asi-puede-resolver-choques-simples-en-colombia-706585>

El Tiempo. (25 de Marzo de 2023). *Las verdades a medias de la "Ley de choque de latas"*. Obtenido de El Tiempo: <https://www.eltiempo.com/justicia/servicios/ley-las-verdades-a-medias-de-la-ley-de-choques-de-latas-652791>

Gamboa, E. (Mayo de 2013). *La carga de mitigar los daños en el régimen colombiano de la responsabilidad civil extracontractual*. Obtenido de repositorio.uniandes.edu.co:

<https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/19365/u670405.pdf?sequence=1>

Ley 2220 de 2022. Por medio de la cual se expide el estatuto de conciliación y se dictan Otras disposiciones. Junio 30 de 2022. DO: 52081

Ley 84 de 1873. Código Civil de los Estados Unidos de Colombia. Mayo 31 de 1873. DO: 2867

Ministerio de Transporte. (29 de Septiembre de 2022). *Circular Externa 20224000000057*. Obtenido de Ministerio de Transporte: <https://bu.com.co/sites/default/files/2022-10/Circular%2020224000000057%20de%202022.pdf>

Noriega, Luis. (25 de Marzo de 2023). *Artículo 143*. Obtenido de El Tiempo: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1347641>

Organización de las Naciones Unidas. (Julio de 2003). *Congestión de tránsito. El problema y cómo enfrentarlo*. Obtenido de Cuadernos de la CEPAL: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27813/S0301049\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27813/S0301049_es.pdf)

Portafolio. (26 de Marzo de 2023). *La policía no atenderá más choques simples: como se solucionarán*.

 <p>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</p> <p>Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<b>ARTÍCULO DE TRABAJO DE GRADO</b>	Código: F-DO-0015
		Versión: 01
		Página 34 de 35

Obtenido de Portafolio:  
<https://www.portafolio.co/economia/gobierno/nueva-ley-establece-que-la-policia-no-atendera-mas-choques-simples-de-transito-560352>

RUNT. (20 de Marzo de 2023). *PARQUE AUTOMOTOR REGISTRADO EN RUNT*. Obtenido de REGISTRO UNICO NACIONAL DE TRANSITO:  
[https://www.runt.com.co/runt-en-cifras/parque-automotor?field\\_fecha\\_de\\_la\\_norma\\_value%5Bvalue%5D%5Byear%5D=2022](https://www.runt.com.co/runt-en-cifras/parque-automotor?field_fecha_de_la_norma_value%5Bvalue%5D%5Byear%5D=2022)

Sandra, V. (12 de Octubre de 2022). *ABC de los nuevos lineamientos para atender choques simples*. Obtenido de W radio: <https://www.wradio.com.co/2023/03/26/propone-que-las-jac-organicen-la-construccion-de-una-red-generadora-de-energia/>

Shaw, G. (2008). Investigation of large transit vehicle accidents and establishing appropriate protection for wheelchair riders. Obtenido de Journal of Rehabilitation Research & Development:  
<https://www.rehab.research.va.gov/jour/08/45/1/pdf/Shaw.pdf>

Superintendencia de Industria y Comercio. (25 de Marzo de 2023). *Protección de datos personales: aspectos prácticos sobre el derecho de hábeas data*. Obtenido de Superintendencia de Industria y Comercio:  
[https://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/Nuestra\\_](https://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/Nuestra_)

Entidad/Publicaciones/Aspectos\_Derecho\_de\_Habeas\_Data.pdf

Velásquez, O. (2013). *RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL*. Bogotá: Editorial Temis S.A.

**C.V.:** Andrés Rendón Vásquez: Estudiante de último semestre del pregrado en Derecho de la Institución Universitaria de Envigado. Investigador independiente con relación a las ciencias jurídicas y políticas.

**ARTICULO DEL TRABAJO DE  
GRADO**

**Código:** F-PI-028

**Versión:** 01

**Página** 35 de 35