

LA CONCILIACIÓN COMO MÉTODO PARA LA RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS
EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO SOLO DAÑOS EN LA CIUDAD DE
MEDELLÍN

Corporación Universitaria Remington
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Programa Derecho

Estudiantes

Oved Mesa Restrepo
Luisa Fernanda Foronda Pérez
María Alejandra Sánchez Arrieta
Janeth Sánchez Argüello
Yarley Andrea Bedoya Aguirre

Tutor

Sergio Luis Sánchez Rengifo

Opción de Trabajo de grado Seminario-Diplomado
2023.

Tabla de Contenidos

Resumen.....	3
Palabra Clave.....	3
Pregunta Orientadora de la Búsqueda.....	5
Objetivos: Específicos y Generales.....	6
Metodología de Búsqueda de la Información.....	7
Sustentación Teórica de la pregunta.....	8
Tablas.....	14
Conclusiones.....	15
Referencias.....	16

Resumen

Este es un estudio descriptivo enfocado en analizar a fondo la nueva normatividad en tránsito en lo referente a los accidentes en los cuales sólo resultan daños materiales. A través de una metodología cualitativa, se busca el estudio de la ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, en especial su artículo 143, Título IV, capítulo VI, recientemente modificado por el artículo 16 de la ley 2251 de 2022. Se pretende entonces, mediante un análisis comparativo entre estas dos normas, buscar el punto de equilibrio que le permita al Consultorio Jurídico y Centro de Conciliación Gustavo Vásquez Betancourt de la Corporación Universitaria Remington, sede Medellín, brindar a sus usuarios la asesoría requerida y, de ser posible, darles la oportunidad de conciliar sus diferencias cuando estén involucrados en un accidente de tránsito en el cual ninguna de las partes acepte la responsabilidad.

Anteriormente, cuando las partes acudían a un centro de conciliación como requisito de procedibilidad para llegar a la jurisdicción, lo hacían con un acto administrativo emitido por un inspector de tránsito, en el cual, luego de un análisis detallado de tiempo, modo y lugar del accidente y, con una evidencia clara como era el Informe Policial de Accidente de Tránsito, se había definido quién había transgredido alguna norma de tránsito, pero ahora que la ley no exige dicho documento le tocará a las partes acudir única y exclusivamente con la ayuda de evidencias fotográficas y/o videográficas que requerirán un estudio profesional por parte de los funcionarios del centro de conciliación.

Palabras claves: Accidente solo Daños, IPAT, Conciliación

Abstract

This is a descriptive study focused on thoroughly analyzing the new traffic regulations regarding accident damage only. Through a qualitative methodology, the study of Law 769 of 2002 (the Colombian Traffic Code) is sought, especially its article 143, Title IV, Chapter VI, recently modified by article 16 of Law 2251 of 2022. It is then intended, through a comparative analysis between these two regulations, to find the balance point that allows the Consultorio Jurídico y Centro de Conciliación Gustavo Vásquez Betancourt of the Corporación Universitaria Remington, campus of Medellín, provide its users with the required advice and, if possible, give them the opportunity to reconcile their differences when they are involved in a traffic accident in which neither party accepts responsibility.

formerly, when the parties went to a conciliation center as a procedural requirement to reach the jurisdiction, they did so with an administrative act issued by a traffic inspector, in which, this public servant, after a detailed analysis of the time, manner and place of the accident and helped by the Traffic Accident Police Report as the main evidence, could define who had transgressed any traffic rule, but now that said document is not required by law, it will be up to the parties to go solely and exclusively with the help of photographic or videographic evidence that will require a professional study by employees of the conciliation center.

Keywords: Accident Damage Only, TAPR, Conciliation

Pregunta orientadora de la búsqueda

¿Qué estrategias debe implementar el centro de conciliación Gustavo Vásquez Betancourt en la solución de conflictos por accidentes de tránsito, solo daños, cuando no hay certeza sobre la parte que transgrede la norma?

1. Objetivos

1.1 Objetivo General

- Analizar a fondo las estrategias requeridas para determinar un protocolo que permita, al Consultorio Jurídico y Centro de Conciliación Gustavo Vásquez Betancourt de Medellín, enfrentar la oleada de audiencias que se avecinan con la entrada en vigencia de la ley 2251 de 2022, teniendo en cuenta que la antigua norma, ley 769 de 2002, permitía a los organismos de tránsito, en cabeza de sus inspectores, emitir conceptos técnicos con base en los Informes Policiales de Accidente de Tránsito elaborados por las autoridades competentes.

1.2 Objetivos Específicos

- Determinar si el personal en los centros de conciliación está calificado para realizar audiencias de conciliación en materia de tránsito.
- Evaluar cómo actuar en los centros de conciliación cuando un conductor es infractor de las normas de tránsito, pero no existe sanción contravencional por la ausencia en el proceso de la autoridad de tránsito.
- Promover, de ser necesario, capacitaciones basadas en el Código Nacional de Tránsito y la correcta lectura y análisis del material fotográfico y videográfico de la escena de un accidente de tránsito.

2. Metodología de búsqueda de la información

Este trabajo se apoya bajo una orientación cualitativa, ya que a través de esta se busca realizar un análisis comparativo sobre el artículo 143 de la ley 769 de 2002 código nacional de tránsito y el artículo 16 de la ley 2251 de 2022. se hizo un paralelo para identificar los cambios en la norma para analizar cómo se determinaba la responsabilidad de los sujetos, en los accidentes de tránsito y cómo se precisa actualmente ya que son las partes quienes recopilan las pruebas relativas a los daños causados las cuales harán las veces de un informe de tránsito, para poder identificar algunas estrategias a implementar en los centros de conciliación para dar solución ante este tipo de casos de responsabilidad.

A partir del método cualitativo es posible conocer el contexto legal y social que permite entender con más facilidad la aplicabilidad de la norma, en relación con los protocolos que se deben ejecutar cuando hay accidentes de tránsito y los protocolos que aplican los centros de conciliación como entidades encargadas de apoyar a los sujetos en la solución de este tipo de conflictos, ya que son estos últimos quienes al final van a determinar si hay o no responsabilidad y si ésta recae sobre alguno de los sujetos.

3. Sustentación Teórica de la Pregunta

3.1 Accidente de Tránsito Solo Daños

El accidente de tránsito está definido en el artículo 2 de la ley 769 de 2002: “*evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho*”. El capítulo VI *ibídem*, establece el procedimiento a llevar a cabo por parte de las autoridades de tránsito cuando se presente un accidente donde solo haya afectación o daños a cosas; es decir, donde no se evidencie una infracción penal. Es así como su artículo 143 modificado por la ley 2251 de 2022 establece: “en todo accidente de tránsito donde solo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudarán todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.

Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Si

fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación”. Así las cosas, a partir de la fecha la forma como los conductores en la ciudad de Medellín deben dirimir el conflicto ante un accidente de tránsito, solo daños, ha dado un giro de 180 grados, pues, anteriormente la autoridad de tránsito hacía presencia en el lugar del hecho, elaboraba un dibujo topográfico y registraba toda la información relacionada con los conductores y los vehículos en un Informe Policial de Accidente de Tránsito, IPAT, informe que entregaba a un inspector de tránsito para que este, luego de una investigación exhaustiva y, en audiencia pública, definiera cuál de las partes había transgredido la norma que ocasionó el accidente; con este fallo, a la parte que no había transgredido alguna norma se le hacía más fácil solicitar el pago de los perjuicios, especialmente si el vehículo del infractor estaba asegurado.

3.2 Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT)

Como se dijo anteriormente, el Informe Policial de Accidente de Tránsito, IPAT, es el documento resultante de la investigación realizada por la autoridad de tránsito; en él, debe quedar el registro del lugar exacto del hecho, la fecha, la hora, datos de los conductores involucrados, de los vehículos, de los propietarios, de las aseguradoras (si las hay), de las huellas de arrastre, huellas de frenada y, en fin, toda la información relevante para que la autoridad competente pueda establecer la responsabilidad subjetiva.

La ley 769 de 2002, en su artículo 143, establecía: “*los conductores y demás implicados podrán conciliar sus intereses en los centros de conciliación legalmente*

constituidos y acudir a las compañías aseguradoras, previa extensión de un acta que suscribirán las partes y la autoridad de tránsito que presencie la conciliación, la cual tiene la calidad de cosa juzgada y prestará mérito ejecutivo(...). Sin embargo, este artículo fue modificado drásticamente por el artículo 16 de ley 2251 de 2022 quedando de la siguiente forma: “En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudarán todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información . Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.

Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación.

Ante las dudas generadas con la anterior modificación, ya que algunos organismos de tránsito consideraban que se debía seguir con la atención de los accidentes de tránsito, solo daños, para la expedición del respectivo Informe Policial de Accidente de Tránsito, IPAT, pues, consideraban que este documento era crucial en una eventual reclamación por responsabilidad civil extracontractual y, con base además en que otros organismos consideraban lo contrario, el Ministerio de Transporte, como autoridad suprema en materia de tránsito y transporte a nivel nacional, expidió la circular 20224000000057 del 29 de septiembre de 2022 en la cual emitió las instrucciones para el cumplimiento del artículo 16 de la ley 2251 de 2022. De dicho documento se resaltan los numerales 1 y 3; el numeral 1 establece que: *“en los accidentes de tránsito (siniestros viales) donde solo se causen daños materiales, sin importar que los vehículos involucrados estén asegurados o no, los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito, previo recaudo de los interesados del material probatorio del accidente”* Y el numeral 3 instruye lo siguiente: *“La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y los cuerpos operativos de control de los organismos de tránsito a nivel nacional, no tendrán que elaborar el Informe Policial en Accidentes de Tránsito (siniestro vial) donde solo se presenten daños materiales (...).*

Así las cosas, es claro que la disposición del legislador, interpretada así por el Ministerio de Transporte, es que los conductores involucrados en un accidente de tránsito deben dirimir su conflicto a través de sus aseguradoras, para lo cual deben recolectar las evidencias necesarias que permitan definir la responsabilidad; de no haber pólizas de responsabilidad por una o ambas partes, deben acercarse con esas evidencias a un CENTRO DE CONCILIACIÓN donde, autocompositivamente, podrían llegar a un

acuerdo o, en su defecto solo cumplirían el requisito de procedibilidad para llegar a la jurisdicción. La pregunta problematizadora, columna vertebral de nuestro trabajo, va más allá de una responsabilidad subjetiva reconocida, ya que es recurrente que en un accidente de tránsito las partes no reconozcan su error y, por el contrario, trasladen o hagan señalamientos sobre aquel que conducía con prudencia. Es tan complicada la situación que son muchas las vidas que se han perdido por la intolerancia de los conductores, no por el accidente, sino que después de producido éste las partes se enfrascan en una discusión de nunca acabar, pues, quien no respetó la luz roja del semáforo se defiende aduciendo que su semáforo estaba en verde, lo cual exacerba el mal genio de aquel que antes había actuado correctamente. Así las cosas, la preocupación es evidente teniendo en cuenta que actualmente los conciliadores no poseen el conocimiento de la normatividad de tránsito y, aun teniéndola, no les es dado ventilar un problema jurídico en una audiencia de conciliación donde las partes deben resolver el conflicto por sí mismas, su función se limita solo a proponer fórmulas de arreglo como terceros imparciales que son.

Una cosa es que la parte solicitante llegue a un centro de conciliación con un Informe Policial de Accidente de Tránsito en el cual la autoridad que lo elabora registra al menos una hipótesis de acuerdo a su experticia y manejo del lugar del hecho, y otra cosa es que llegue con unas fotografías, en la mayoría de las veces carentes del contenido necesario. Es más, la norma no es clara de la manera como la parte interesada debe obtener la información veraz de la parte que pretende convocar.

4. Tablas

4.1 Tabla número 1 (Semana 27 del año 2023)



4.2 Tabla número 2 (Semana 28 de 2023)



En las tablas 1 y 2 se puede observar los accidentes, solo daños, atendidos por una sección de agentes de tránsito de la ciudad de Medellín en las semanas 27 y 28 del año 2023 (última semana de mayo y primera de junio respectivamente). Se puede ver como

los accidentes de este tipo (color rojo) son mínimos comparados con los accidentes con lesiones (color azul) y los accidentes con muerte (color amarillo). La razón es que los agentes de tránsito solo son enviados a atender los casos solo daños cuando los vehículos quedaron en condiciones en los cuales es imposible continuar la marcha y, por tanto, se debe utilizar una grúa u otro medio

idóneo para recuperar la movilidad de la zona. También se deben enviar a la autoridad cuando se presume que uno o ambos conductores están en estado de embriaguez, pero, en cualquier caso, del accidente no se genera ningún reporte.

5. Conclusiones

Después de analizar a fondo la norma derogada y la norma vigente, llegamos a la conclusión que son los conductores quienes más pierden con su implementación, al menos mientras no se establezca una póliza de responsabilidad civil extracontractual obligatoria. En vigencia del artículo 143 de la ley 769 de 2002 los involucrados en un accidente de tránsito, solo daños, veían con la presencia de la autoridad de tránsito la solución a su conflicto, o al menos sentían la presencia del Estado. Con la ley 2251, al ser los conductores los que deben recoger sus propias evidencias, se observa un vacío, ya que no hay un protocolo claro de cuáles son las evidencias necesarias, ni mucho menos se le dan herramientas para que las partes obtengan la identificación y ubicación de la parte contraria, algo que es fundamental a la hora de acudir a un centro de conciliación a convocar a alguien. Cómo es posible que el legislador no advirtiera que con solo las características básicas de un vehículo no hay garantías para saber quién es su conductor. Cómo es posible que no se advirtiera que en Colombia están circulando miles de vehículos de los cuales ni el mismo Estado sabe quién es su propietario, ya que estos figuran con traspaso a persona indeterminada.

Así las cosas, el reto para el Consultorio Jurídico y Centro de Conciliación Gustavo Vásquez Betancourt de la Corporación Universitaria Remington, sede Medellín es bastante grande ya que, si bien en la actualidad no recibe casos de conciliación por accidentes de tránsito solo daños, es evidente que van a ser muchos los casos cuando que van a llegar cuando los conductores salgan del estado de letargo en que se encuentran

debido a que no existe un protocolo claro, además porque dicho centro de conciliación es gratuito y con una excelente ubicación.

La pregunta problematizadora se centra en los casos en los cuales ambas partes, en caso de que haya habido una plena identidad para poder acudir al centro de conciliación, no reconocen su responsabilidad. Son estos casos los que demandan una preparación de los conciliadores ya que tendrán que saber analizar una escena de un accidente a través de una fotografía o un video para poder, de ser el caso, proponer fórmulas de arreglo. No es lo mismo decirle al padre que debe alimentos que haga un mejor esfuerzo por el bienestar de su hijo, que enfrentarse a un conductor que actúa de mala fe al tratar de culpar al conductor respetuoso de la norma, a no ser que la mala fe sea evidente. El artículo 146 de la ley 769 de 2002 permite que las autoridades de tránsito emitan un concepto técnico sobre un accidente, pero al no haber el Informe Policial de Accidente de Tránsito con un plano de la ubicación final de los vehículos y toda la información de estos y sus conductores va a ser casi imposible. Sin embargo, el centro de conciliación podría hacer uso de esta herramienta jurídica para ejercer un papel protagónico en el proceso.

Ahora bien, para los centros de conciliación es un reto implementar la conciliación en el ámbito que rodea a esta ley, ya que en algunos casos se puede evadir esta responsabilidad por parte de los involucrados en el choque. Así las cosas, el cambio generado por dicha ley parece un retroceso el cual podría generar una congestión alta a la jurisdicción ordinaria, ya que al no poder conseguir un acuerdo, se deben activar los demás medios pertinentes para hacerlo efectivo y generar de esta forma un desgaste judicial y de tiempo; aún más sabiendo que en la mayoría de los casos los daños

materiales son mínimos y resulta más engorroso y costoso contratar un abogado para realizar el trámite que arreglar el vehículo por cuenta propia.

6. Referencias

Código Nacional de Tránsito. Art. 143-146. 6 de agosto de 2002

Ley 2251 de 2022. Artículo 16. 14 de Julio de 2022

Ministerio de Transportes. Circular 20224000000057. 29 de septiembre de 2022