

Procedimiento Jurídico de los Accidente de Tránsito a la Luz de la Ley 2251 de 31 octubre del 2022

Legal Procedure of Traffic Accidents in Light of Law 2251 of October 31, 2022

Emerson Fermín Ariza Celis<sup>1</sup>  
Nataly del Pilar Ariza Celis<sup>2</sup>  
Ever Joel Diaz<sup>3</sup>

Nombre del Asesor  
Laura Marcela Franco Mateus

Corporación Universitaria Remington  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas  
Programa de Derecho  
2023

<sup>1</sup>Emerson Fermín Ariza Celis, tercer semestre Derecho, corporación universitaria Uniremington, [emerson.ariza.1378@miremington.edu.co](mailto:emerson.ariza.1378@miremington.edu.co).

<sup>2</sup> Nataly del Pilar Ariza Celis, tercer semestre derecho, corporación universitaria Uniremington, [nataly.ariza.8812@miremington.edu.co](mailto:nataly.ariza.8812@miremington.edu.co)

<sup>3</sup> Ever Joel Diaz, tercer semestre Derecho, corporación universitaria Uniremington, [ever.diaz.1052@miremington.edu.co](mailto:ever.diaz.1052@miremington.edu.co).

### **RESUMEN:**

Este artículo contiene si las normas de tránsito y transporte, es una garantía fundamental, en un Estado social de derecho como Colombia en que establece los fines esenciales del estado como es garantizar la libre movilidad por el territorio colombiano a su población. Es por ello, que se requiere abordar la movilidad a través de leyes como es el código de tránsito y transporte. En consecuencia, el poder legislativo profirió la Ley 2251 de 2022 (Ley 2251, 2022), con el propósito de modificar la regulación de accidentes de tránsito leves en Colombia, es decir, que se clasifican en dos tipos de accidentes: i. leves: Los accidentes que no tienen víctimas y solo daños materiales que no conlleven daños a la integridad física de los involucrados. ii. Graves: son los que se ven afectados con lesiones personales o muertes de personas. Esta norma dicta y dispone los casos en los cuales deben hacer parte de las autoridades administrativas de tránsito y su participación al momento del levantamiento o atención del mismo.

**Palabras clave:** Derechos Fundamentales, Tránsito, Accidentes, Seguridad vial.

### **ABSTRACT:**

This article continues if the rules of transit and transport, is a fundamental guarantee, in a social State of law like Colombia, in which it establishes the essential purposes of the state, such as guaranteeing free mobility through Colombian territory to its population. That is why it is necessary to address mobility through laws such as the transit and transport code. Consequently, the legislature issued Law 2251 of 2022 (Senate Secretary, 2022), with the purpose of modifying the regulation of minor traffic accidents in Colombia, that is, they are classified into two types of

accidents: i. minor: Accidents that have no victims and only material damage that does not entail damage to the physical integrity of those involved. ii. Serious: are those that are affected with personal injuries or deaths of people. This norm dictates and provides for the cases in which they must be part of the administrative transit authorities and their participation at the time of the removal or attention of the same.

**Key words:** Fundamental Rights, Traffic, Accidents, Road Safety.

## **INTRODUCCIÓN.**

La presente investigación tiene por objeto la interpretación y al análisis de Ley 2251 de 2022: “Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la *política de seguridad vial* con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones Ley Julián Esteban”. (Ley 2251, 2022). En Colombia la tasa de accidentes de tránsito es creciente en razón a los últimos años, específicamente, los accidentes de tránsito de gravedad leve. A pesar de que se den dichos accidentes, las autoridades competentes (policía de tránsito, entre otros) carece de la participación necesaria al momento de tratar este tipo de situaciones, o seguir el régimen planteado por la Ley 2251 de 2022, la cual tiene por objeto “establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro” (Ley 2251, 2022. Art 1), en consecuencia, se plantean en ella nuevos lineamientos para la atención de accidentes de tránsito simples, en el cual se limitan a daños materiales en donde solo resulte afectados los vehículos no asegurados, inmuebles, cosas o animales, y no se produzcan lesiones personales; sin embargo, existe la responsabilidad por parte de las autoridades de tránsito al emitir los informes de accidentes donde se indica una causa

probable de accidente, o las vías de información para recaudar material probatorio en caso de que ello acarree una infracción para determinar la responsabilidad por daños materiales, quienes están encargados de recaudar todas las pruebas del caso son los conductores y las aseguradoras, mediante el uso de herramientas técnicas y tecnológicas, dado que con este material probatorio recopilado por las personas o entes afectados reemplazará el informe de accidente de tránsito; Independiente de que los vehículos afectados estén o no asegurados, los conductores en el momento del accidente deben quitar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda obstaculizar el tránsito, por otra parte, deben acudir a los centro de conciliación autorizados, y si fracasa la conciliación entre cualquiera de las partes pueden acudir a los demás entes de acceso a la justicia.

La metodología abordada se dará por medio del método mixto, en primer lugar se dará la revisión de literatura correspondiente a conceptos relacionados con accidentes de tránsito, dicha revisión se dará mediante varios autores o jurisprudencia que aborde los accidentes de tránsito simples; por otro lado, se dará el análisis de estadísticas, datos cuantitativos emitidos por el Ministerio de Transporte y las autoridades pertinentes que realizan los trámites y servicios relacionados con accidentes de tránsito.

## **RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

### **1. LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y SU CLASIFICACIÓN, SEGÚN LA LEY 2251 DE 2022**

Todo esto, con el fin de evaluar la reacción de las autoridades competentes frente a cada situación o acontecimiento presentado, puesto que las variables mencionadas son tan importantes como el tipo de vehículo presente en el acontecimiento, porque muchas veces esas variables son el factor clave para saber él porque ciertas autoridades no difieren en su comportamiento cuando es

un accidente leve o sin mayor gravedad, y que aun así estos requieren de su presencia, puesto que sigue estando en juego los bienes jurídicos de las partes afectadas.

## **1.1. LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y SU CLASIFICACIÓN SEGÚN LA LEY 2251 DE 2022.**

En el presente capítulo se abordará el concepto de accidentes de tránsito desde la historia, desde norma, tipos de accidentes establecidos en Colombia, El objetivo y enfoque, es poder brindar un análisis sobre la información recolectada de aquellas personas que han sido víctimas de accidentes de tránsito leve.

### **1.1.2. Concepto de accidentes de tránsito.**

En la sociedad del siglo XXI, se opta por entender como accidente de tránsito, el hecho ocasionando por el cual haya intervenido un vehículo automotor en una vía, ya sea privada o pública, que está destinada al tránsito de vehículos, personas y animales; además, es por ello por lo que surge una consecuencia de su circulación o también la violación de un precepto legal. Conforme a lo que se esclarece en el Código Nacional de Tránsito de Colombia lo define como:

“Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la circulación normal de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho” (Código Nacional de Tránsito, 2002; art 2).

Un breve ejemplo: imaginemos que una persona sufre un paro respiratorio mientras conduce su automóvil. Al desvanecerse, pierde el control del vehículo y enviste a un peatón. El conductor, quien no tenía antecedentes de salud, circulaba respetando las normas de tránsito, que asimismo como el peatón, a quien tampoco estaba infringiendo ninguna norma. Se entiende que este accidente de tránsito, con todo, fue realmente fortuito o inesperado, ya que se refleja ninguna conducta negligente, pero aun así sucedió este tan desagradable acontecimiento.

### **Ilustración 1.**

*Fotografía de accidente de tránsito.*



*Nota:* Accidente de tránsito, [Fotografía], adaptado de Pérez Porto, J., Gardey, A. (2 de junio de 2015).

Por consiguiente, esto genera que un alto porcentaje y probabilidad, de que los conductores no conozcan la totalidad de las normas vigentes en cuanto al tránsito, por lo general, decidan actuar basados en sus propios criterios como, por ejemplo, transitar por las calles de su ciudad sin tener el conocimiento necesario. Si tenemos en cuenta este fenómeno, como lo es la falta de control que existe en ciertos países, no es difícil entender el por qué es tan alto el porcentaje de accidentes

de tránsito por diarios en estos lugares, es decir, este interrogante, se responde por sí solo. Según Pérez Porto, las estadísticas encontradas en casi la mayoría de los países suelen indicar que la gran mayoría de accidentes de tránsito, por no decir que, en su totalidad, son provocados por conductores muy jóvenes, por lo que, lógicamente, no cuentan con mucha experiencia al conducir debido a la cantidad de normas infringidas al momento del acontecimiento. Nunca es bueno generalizar y menos en estos temas tan importantes, como lo son los accidentes de tránsito, pero absurdamente alto el índice de adolescentes que confunden la conducción con una competencia o quizás con un régimen estandarizado se “popular”, a la hora de ir a máximas velocidades, y dejan a un lado su responsabilidad, que por simple inercia deberían tener a la hora de conducir, para aventurarse en carreras por las calles, ya sea de una ciudad o pueblo, causando con estas actitudes, todo tipo de eventualidades, que por consiguiente, ponen en riesgo tanto su propia vida como la de terceros que inoportunamente se crucen en su camino.

En general, es un hecho violento que procede a ocasionar diversos tipos de daños que pueden resultar en pérdidas tanto humanas y/o lesiones, imprevistos que conllevan a marcas físicas o psicológicas, asimismo las pérdidas materiales y los daños ocasionados a terceros, que en muchas ocasiones son los que llevan la peor parte. Por tal motivo, los llamados accidentes de tránsito en muchos de los casos se hubieran podido impedir, si se tomaran las respectivas medidas preventivas y lógicamente necesarias, y que, por esta razón, son accidentales por el simple hecho de que se pueden tomar como referencia ciertos factores humanos, quizás vehículos en mal estado, también a los acontecimientos climatológicos, o la señalización y así mismo al estado de las vías.

### **Ilustración 2.**

*Accidente de tránsito auxiliando a los heridos.*



*Nota. [Fotografía], por Red Empresarial de Seguridad Vial.*

## **1.2. Clasificación de accidentes:**

En nuestro país colombiano en el que somos un estado social de derecho en nuestra Constitución Política de 1991 y sus normas estatutarias reglamentan desde el derecho conceptos y especialidades específicas en la presente investigación abordaremos el Código Nacional de Tránsito en el que clasifica tipos de accidentes que están contemplados en el ordenamiento jurídico. Es por ello, que se debe hacer claridad que cuando hablamos de Accidentes de tránsito y su clasificación nos referimos a que es un evento involuntario, según la ley 796 de 2002, nos dice que un accidente es ocasionado al menos por un vehículo en movimiento, causando daños a personas o bienes que terminan involucrándose en el momento de la eventualidad; A causa del contratiempo se genera víctimas con accidentes mortales o daños personales, en ese tenor se sujeta principalmente de su género, estado de salud, tipo de lesión, uso de elementos de protección, inmediatez, seguimiento a la norma y clases de accidentes entre otros (Nacional, 2013).




### ***1.2.1. ACCIDENTES DE TRANSITO SIMPLES:***


Como es indicado por el secretario de Movilidad Distrital Nicolas Estupiñán, se define como Accidente de tránsito simple, aquel que en el momento de la eventualidad ocasiona daños materiales menores, los cuales no hayan heridos, ni fatalidades, ni hayan embriaguez, como lo

indica la Ley 2251 del 14 de julio de 2022, su finalidad es evitar que las vías se obstruyan de forma innecesarias, por una eventualidad que no hubo lesiones a personas y tramitar de forma ágil el procedimiento del registro del accidente por medio de un dispositivo Tecnológico. En esta categoría encontramos:

**Tabla 01.**

*Tipos de accidentes de tránsito simples.*

	<b>NOMBRE</b>	<b>CONCEPTO</b>	<b>IMAGEN</b>
<b>ACCIDENTES DE TRANSITO SIMPLES</b>	<b>CHOQUES</b>	Se da cuando un vehículo coaliciona de manera frontal y lo hace con su parte anterior, también existe de manera Angular y es cuando el Automotor impacta en cualquiera de sus vértices en ese contexto hablamos las posteriores e inferiores, Lateral es cuando el impacto de hace en cualquiera de sus lados derechos o izquierdos y por último tenemos Posterior cuando el vehículo coaliciona en la parte trasera.	 <p>#ATENCION. Nos informan sobre accidente en la calle 12 con carrera 10 en el Barrio el centro del municipio de #SanVicentedechucuri. Versiones dicen que el bus de la empresa translebrija estaba sin fr... Ver más</p> <p>13 1 comentario</p>
	<b>VOLCADURA</b>	La Volcadura se da en dos formas Tonel cuando el automotor gira en traslación sobre el equilibrio longitudinal que está en su eje y Campana es la traslación que gira sobre su eje el vuelvo del automotor en equilibrio transversal	 <p>Foto cortesía Noticias (RCN, 2013)</p>
	<b>INCENDIOS</b>	Es cuando un vehículo en marcha cuyo origen obedece a falla y se produce una infamación total o parcial del automotor.	

			Foto/ Cortesía (RCN, 32 niños muertos y 20 heridos por incendio de un bus en Fundación, Magdalena, 2014)
	<b>DESPISTE</b>	Se puede deducir en forma Parcial es cuando la porción circulable no pierde el contacto total con las ruedas del vehículo; y la forma Total se da en el momento que al automotor pierde el contacto con sus ruedas y la porción circulable	



*Nota:* La tabla muestra definiciones en accidentes de tránsito simples. Elaboración propia.

### 1.2.2 ACCIDENTES DE TRANSITOS MULTIPLES:

Como lo indica la norma de nuestro país, un Accidente cuando ocurre de forma Múltiple, sucede cuando tres o más vehículos se involucran en el mismo accidente. Dependiendo de cómo ocurren las circunstancias, estos choques no tan solo pueden ocasionar lesiones si no múltiples muertes por negligencia. En este tipo de siniestros suelen producirse importantes daños personales y materiales, como resultado, en la ley 2251 del código nacional de tránsito de 2022, donde solo se cause daños materiales y no se ocasione lesiones personales, ya no será atendido por los agentes de tránsito, la finalidad de esta ley establece que los conductores, aseguradoras y demás interesados en el accidente recopilaran todas las pruebas concernientes al choque por medio de la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas como fotos, entrevistas y videos, las cuales reemplazarán el dictamen que anteriormente expedían los agentes de tránsito. Tales accidentes son:

#### **Tabla 2.**

*Tipos de accidentes de tránsito múltiples.*

	<b>NOMBRE</b>	<b>CONCEPTO</b>	<b>IMAGÉN</b>
<b>ACCIDENTES DE TRANSITO MULTIPLES</b>	<b>ATROPELLOS</b>	<p>Es cuando un peatón o varios o peatones son arrollados por un vehículo en movimiento, se caracteriza en dos fases una es la caída y el otro es arrastre, en resumidas cuentas, cuando se habla de caída es cuando el peatón golpea en contra del piso y el arrastre es cuando el peatón cae al piso y se desliza por inercia y sufre lesiones por el efecto de rozamiento contra el suelo</p>	 <p>Recuperado de: GER/LA PATRIA. <a href="https://www.lapatria.com/sucesos/moto-atropello-un-peaton-de-87-anos-en-la-enea">https://www.lapatria.com/sucesos/moto-atropello-un-peaton-de-87-anos-en-la-enea</a>.</p>
	<b>COALISIÓN CHOQUE</b>	<p>Es aquel que se da entre dos vehículos o un vehículo contra un objeto grande, existen formas de choques como la <b>Frontal</b> cuando las partes exteriores de los vehículos chocan entre sí, <b>Céntrico</b> cuando el vehículo se alinea con el eje longitudinal, <b>Excéntrico</b> es cuando los vehículos están enfrentados con los ejes paralelos, pero uno de ellos está desplazado del otro; <b>Alcance</b> se da cuando la colisión se produce entre dos automotores en movimiento y por último <b>Lateral</b> es cuando la colisión se produce positiva cuando el automotor circulan en sentido opuesto y entran en contacto la forma longitudinal las partes centrales, Negativa cuando los Automotores circulan en el mismo sentido, y por último el Topetazo, el cual se da cuando las partes laterales de los automotores entran en contacto entre sí en forma transversal.</p>	 <p>Recuperado de: (RCN, 2013) <a href="https://www.noticiasrcn.com/bogota/grave-accidente-en-la-calle-13-deja-a-persona-muerta-440223">https://www.noticiasrcn.com/bogota/grave-accidente-en-la-calle-13-deja-a-persona-muerta-440223</a>.</p>

*Nota: Realizado por Nataly Ariza Celis*

**1.3 MARCO HISTORICO:**

El marco histórico de los accidentes de tránsito en Colombia se puede contextualizar en diferentes períodos de la historia del país, en la década de 1950, el crecimiento acelerado de la población y la urbanización en las ciudades colombianas empezó a generar problemas de congestión vehicular y de seguridad vial, lo que aumentó la incidencia de accidentes de tránsito, durante las décadas de 1970 y 1980, con la violencia política y el narcotráfico en Colombia se generó un aumento en la criminalidad y la delincuencia en las carreteras del país, lo que también contribuyó a un aumento en los accidentes de tránsito, por eso en la década de 1990, se implementaron algunas políticas públicas de seguridad vial en Colombia, como la creación del Instituto Nacional de Transporte y Tránsito (INTRA), la Ley 769 de 2002, que establece el Código Nacional de Tránsito, y el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, que busca reducir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en el país. (Ley 769, 2002)

Como consecuencia del plan nacional de seguridad vial 2011 – 2021, en el país en el año 2013 el presidente, sanciona la Ley 1702 del 27 de diciembre del 2013, la cual fue debatida y aprobada por el congreso de la república, por medio de la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), siendo la autoridad encargada de la planeación, ejecución y seguimiento a las estrategias que se planteen para cumplir la política de seguridad vial. Siendo esta la autoridad encargada a nivel nacional de tener estadísticas de los reportes de accidentes de tránsito, sin importar si en los mismos, los involucrados son víctimas fatales o no, para esto es importante hacer un recorrido de la accidentalidad según las estadísticas reportadas en Colombia en diferentes periodos de tiempo, modo y lugar, buscando analizar quienes se ven involucrados en estos.

En la actualidad, la problemática de los accidentes de tránsito en Colombia sigue siendo una preocupación para las autoridades y la sociedad en general, debido a que el número de víctimas y lesionados sigue siendo alto y se requieren políticas públicas integrales y efectivas para abordar

el problema, lo anterior es importante para ubicar la etapa previa a la implantación de la Ley 2251 de 31 octubre del 2022, la cual busca que el Ministerio de Transporte elaborare paulatinamente en un plazo máximo de tres años un cronograma y plan de trabajo para la implementación de la Convención de la ONU de 1958, que establece pautas regulatorias, sistemas y componentes de vehículos destinados a aumentar la demanda de estándares de seguridad para automóviles, siendo reconocido internacionalmente como un medio eficaz para garantizar altos niveles de seguridad, protección del medio ambiente, eficiencia energética y prevención del robo de vehículos, con la finalidad que se establezcan directrices claras para prevenir que los ciudadanos con su comportamiento, pongan en riesgo sus vidas y las de terceros en la vías a nivel nacional; Pero también es claro que la falta de cumplir un deber objetivo en relación a las normas de tránsito a nivel nacional, juegan un rol de vital importancia para la ocurrencia de accidentes de tránsito en el país. (Ley 2251, 2022)

### ***1.3.1 HISTORICO: REPORTE DE MUERTE POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN COLOMBIA.***

**Figura 2.**

*Histórico en cifras.*



*Nota:* Histórico en siniestros de muerte por accidentes de tránsito en Colombia. Adaptado de Agencia Nacional de Seguridad Vial (2023).

<https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/historico-victimas>

La grafica anterior que permite observar que durante los años 2009 a 2021, se presentaron un número considerable de accidente, pero también se observa que el número de los mismo fue similar, permanente durante cada uno de los años. De esta forma puede revisarse que, durante los 13 años del estudio presentado, el nivel subió en un término de 2.000 accidentes promedio, entendidos como siniestros de tránsito. Puede puntualizarse que, a finales de la primera década de los años 2000, al final de la segunda década el promedio no tuvo un aumento considerable, sino que por contrario trató de mantenerse. Por eso la importancia de la creación de una autoridad a nivel nacional que generara estrategias para mitigar los siniestros viales a nivel nacional, articulado con otras entidades a nivel nacional, departamental y municipal en el país, bajo el principio de la cooperación estatal.

**Tabla 3.**

*Matriz mes/Año*

		Matriz Mes Año											
Mes de ocurrencia	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
01.Enero	452	519	452	425	477	504	480	610	567	567	464	542	575
02.Febrero	449	385	409	402	393	430	470	544	521	559	486	523	585
03.Marzo	463	486	410	410	512	525	544	588	522	554	532	430	543
04.Abril	456	462	418	447	446	478	476	539	472	477	499	188	523
05.Mayo	531	453	446	427	491	426	565	609	523	519	517	291	511
06.Junio	513	423	410	436	506	517	542	566	535	546	600	317	603
07.Julio	463	478	465	428	479	481	491	613	582	560	574	370	664
08.Agosto	519	433	418	432	443	573	534	557	549	530	552	432	628
09.Septiembre	453	423	404	466	499	526	529	552	481	580	526	499	654
10.Octubre	461	435	443	429	432	501	547	603	551	539	569	593	621
11.Noviembre	477	429	439	440	501	539	566	559	522	500	563	572	623
12.Diciembre	510	492	534	578	578	618	662	596	680	698	695	690	708

*Nota:* Comparativo reporte de siniestros de muerte por accidentes de tránsito en Colombia, mes y años. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Recuperado de: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/historico-victimas>

En la gráfica de reporte de siniestros de muerte por accidentes de tránsito en Colombia, mes y años presenta el mismo lapso temporal, pero especificando por meses del año, la situación de accidente con víctimas mortales durante la segunda década. Puede afirmarse también, que los meses de noviembre y diciembre de los años en estudio presentan el mayor número de accidentados fatales en diferentes áreas del país.

De esta forma podría referirse que se mantiene un estándar, diferente durante los primeros diez (10) meses de la segunda década de los años 2000.

**Tabla 4.**

*Fallecidos por actor vial.*

		Fallecidos por Actor Vial												
UsuarioVia		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	Peatón	1.742	1.738	1.654	1.690	1.788	1.749	1.821	1.857	1.790	1.764	1.747	1.229	1.607
	Sin Información	145	84	79	139	95	209	248	218	296	257	56	123	25
	Usuario de bicicleta	394	333	352	300	313	342	380	379	375	428	431	456	480
	Usuario de moto	2.167	2.144	2.253	2.383	2.678	2.893	3.267	3.758	3.374	3.458	3.666	3.140	4.436
	Usuario de otros	370	217	264	186	282	277	20	38	28	28	37	30	29
	Usuario de V.Individual	579	642	448	511	481	521	594	591	530	603	578	422	574
	Usuario T.Carga	93	18	102	121	113	128	136	172	150	193	199	147	185
	Usuario T.Pasajeros	257	242	283	158	178	177	139	145	176	118	112	94	98

*Nota:* Reporte de siniestros de muerte por accidentes de tránsito en Colombia por actores viales. Agencia Nacional Vial (2023) Fuente: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/historico-victimas>

En la gráfica de accidente por actores viales, se refleja como los peatones y los usuarios de moto, son los actores más involucrados en siniestros de muerte viales a nivel nacional, donde es difícil establecer cuál es el factor que genera que estos actores, sean los que a nivel nacional engrosen el mayor número de accidentes, se podría decir que para los peatones, que puede ser falta de cultura vial, falta de puentes peatonales, falta de andenes y para los usuarios de moto, podría ser falta de cumplir con el deber objetivo de cumplir las normas de tránsito, falta de infraestructura vial o sencillamente para los dos casos, pueda ser exceso de confianza.

### 1.3.2 HISTORICO: REPORTE DE LESIONADOS POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN COLOMBIA.

**Figura 3.**

*Histórico en cifras de lesionados por accidentes año 2023.*



*Nota:* Histórico lesionados por accidentes de tránsito en Colombia Agencia Nacional Vial (2023).  
Recuperado de: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/historico-victimas>

En la gráfica de lesionados por accidentes de tránsito en Colombia, desde los años 2016 a 2021, se evidencia como en los años 2016 y 2017 se presentaron el mayor número de accidente en el país, seguido de los años 2018 y 2019 respectivamente, con una disminución bastante considerable en el año 2020, el cual con relación al año 2021 que aumento el reporte de accidente al doble, dejando ver, que las diferentes estrategias dirigidas a la concientización de cultura vial a nivel nacional, para el año 2020, daban resultados y que posiblemente por el exceso de confianza o falta de seguimiento a las estrategias planteadas por la agencia nacional de seguridad vial, los accidente de tránsito volvían a ser una preocupación para el gobierno nacional.

**Tabla 5.**

*Matriz mes/año*


Mes de ocurrencia	2016	2017	2018	2019	2020	2021
01.Enero	3.674	3.454	3.191	3.224	2.662	1.643
02.Febrero	3.934	3.455	3.448	3.177	2.677	1.721
03.Marzo	3.886	3.777	3.661	3.535	1.359	1.923
04.Abril	3.955	3.304	3.548	3.162	371	1.629
05.Mayo	4.025	3.478	3.507	3.313	701	1.775
06.Junio	3.767	3.335	3.376	3.144	838	1.952
07.Julio	3.890	3.724	3.523	3.346	981	2.212
08.Agosto	3.942	3.699	3.511	3.229	926	2.282
09.Septiembre	3.876	3.309	3.311	3.110	1.224	2.397
10.Octubre	3.760	3.246	3.154	2.849	1.193	2.362
11.Noviembre	3.329	2.780	2.648	2.480	906	2.223
12.Diciembre	3.193	2.527	2.639	2.243	620	2.245

*Nota:* Comparativo reporte de siniestros de lesionados por accidentes de tránsito en Colombia, mes y años. Agencia Nacional Vial (2023): <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/historico-victimas>

En la gráfica de reporte de siniestros por accidentes de tránsito en Colombia, mes y años, se refleja nuevamente, como en año 2020, es el que menos accidente de tránsito reporta a nivel nacional, donde los meses con más accidentes reportados son en su orden, febrero, enero, marzo, octubre y septiembre, reflejando una preocupación acentuada del porque si existe un plan de seguridad vial, el mismo no genera los resultados esperados, que van dirigidos a disminuir permanentemente en el tiempo, los accidente de tránsito a nivel nacional.

**Tabla 6.**

*Fallecidos por actor vial.*

UsuarioVia	2016	2017	2018	2019	2020	2021
 Peatón	9,048	7,936	7,797	7,417	2,338	3,785
Sin Información	7	9	10	8	3	1
 Usuario de bicicleta	2,748	2,656	2,921	2,888	1,418	1,952
 Usuario de moto	25,899	22,676	22,140	20,544	8,645	14,813
Usuario de otros	85	84	77	56	19	42
Usuario de V.Individual	3,913	3,428	3,594	3,076	1,183	2,358
 Usuario T.Carga	214	178	217	207	105	121
Usuario T.Pasajeros	3,317	3,121	2,761	2,616	747	1,292

*Nota:* Reporte de lesionados por accidentes de tránsito en Colombia, por actores viales.

Agencia Nacional Vial (2023), recuperado de:  
<https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/historico-victimas>

En la gráfica de lesionados por accidentes de tránsito en Colombia, por actores viales, se evidencia que los actores con mayor estadística en accidente de tránsito, son los peatones y los usuarios de motos, pero también aparecen otros actores como lo son usuarios del transporte público y usuarios de vehículos individual de uso privado, lo cual podría ser objeto de concluir que la imprudencia, la falta de educación vial e infraestructura vial en mal estado o falta de la misma, son los factores que generan los siniestros viales en el país.

## 2. INTERPRETACIÓN DE LA NORMA, LA LEY 2251 DE 2022

En esta Ley se establecen las disposiciones normativas para el diseño y la implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro, el objetivo de la Ley es reforzar la seguridad vial, en este propósito las entidades del Estado deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de la infraestructura y la seguridad vehicular. (Lanzarote, 2020).

### 2.1 CONTEXTO DEBATE DE LA LEY 2251 DEL 2022.

La ley se formula desde un contexto en donde la accidentalidad en las vías es muy alta, en donde la cantidad de muertos y heridos es grande, esto genera altos costos para el servicio de salud además de las incapacidades y el pago de seguros; muchos de estos accidentes pueden ser evitados adoptando comportamientos seguros en las vías, mediante los cuales se evidencie la aplicación del conocimiento y la cultura vial. (Ley 2251, 2022).

Los principios que regulan la Ley son los siguientes:

**Figura 6.**

*Esquema*



*Nota:* Elaboración propia.

- **Sistema seguro:** la vulnerabilidad de las personas y las lesiones graves en los accidentes de tránsito pueden ser reducidos con la existencia de carreteras seguras, vehículos seguros, velocidades seguras y usuarios de carreteras seguras. (Truyols, 2010).
- **Responsabilidad compartida:** son responsables de la seguridad vial y según su grado de participación quienes planifican y gestionan el sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; los usuarios de las vías, los agentes privados, relacionados con la prestación del servicio de transporte y las empresas que fabrican, importan, ensamblan y comercializan vehículos, de acuerdo a lo anterior cada uno de estos agentes tiene algún grado de responsabilidad y responden ante la ley por ella. (Muñoz, 2018).

- **Seguridad vehicular:** establece que el diseño, fabricación, ensamblaje, importación, comercialización y mantenimiento de los vehículos deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de los usuarios. (Marti, 2018).
- **Seguridad en las vías:** los cuerpos operativos de control de tránsito deben intervenir y aplicar las normas, para su cumplimiento por parte de los usuarios.

La ley comprende siete (7) capítulos: objeto y principios generales; obligatoriedad de reglamentación sobre vehículos e infraestructura de reglamentación sobre vehículos e infraestructura vial; licencias de conducción; obligaciones de motociclistas, motociclos y moto triciclos; registro de lesiones corporales en vías (Art 10), mortalidad y siniestros con el fin de tener un Registro Nacional de Accidentes de Tránsito; Velocidad, no podrá sobrepasar en ningún caso los 50 kilómetros por hora y en zonas escolares y residenciales los 30 Km/hora; en carretera la velocidad máxima es de 90 Km/h; otras disposiciones, aquí se contempla que en casos de accidente en que solo se presenten daños materiales no intervendrán los agentes de tránsito, los consultores y los agentes de seguros recaudaran las pruebas y las allegaran al proceso que se inicie.

Esta Ley también se conocer como “Ley Julián Esteban” , en homenaje a un niño de 12 años que murió arrollado por un vehículo en el municipio de Zipaquirá (Cundinamarca), en donde la velocidad es el principal factor de riesgo grave, razón por la cual se tramito la Ley para reducir los límites de velocidad en el país, estudios han demostrado que un vehículo a 30Km/h si impacta a una persona, esta tiene un 80% de posibilidad de sobrevivir, pero si el vehículo va a 60Km/h la probabilidad de morir es de 90%.

La Ley, aunque en su espíritu tiene buenas intenciones, lo cierto es que ha sido objeto de críticas especialmente en el artículo que menciona que en caso de accidentes en donde no se presenten víctimas, las partes involucradas deben recaudar las pruebas y allegarlas al proceso, esta

conciliación y llegar acuerdos es difícil en un país en donde no existe una cultura de diálogo y respeto, por lo tanto, es posible esperar que los casos de violencia e intolerancia se presentan en estas situaciones.

## **2.2 ESTRUCTURA Y FINALIDAD DE LA LEY.**

El objetivo y enfoque, es poder brindar un análisis sobre la finalidad y su estructura, La ley 2251 modificó el artículo 143 del código nacional de tránsito de 2022, por lo tanto todo accidente de tránsito donde solo se cause daños materiales y no se ocasione lesiones personales, ya no será atendido por los agentes de tránsito, esta ley establece que los conductores, aseguradoras y demás interesados en el accidente recopilarán todas las pruebas concernientes al choque por medio de la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas como fotos, entrevistas y videos, las cuales reemplazarán el dictamen que anteriormente expedían los agentes de tránsito. Asimismo, se obtendrá su información por medio de datos recopilados de distintas fuentes como: investigaciones realizadas en la fiscalía general De La Nación y la oficina de registro de tránsito y transporte, donde la finalidad de esta indagación es exploratoria y a su vez comparativa en cuanto a la perspectiva transversal utilizada en esta recolección de información.

### **2.2.1 ESTRUCTURA DE LA LEY.**

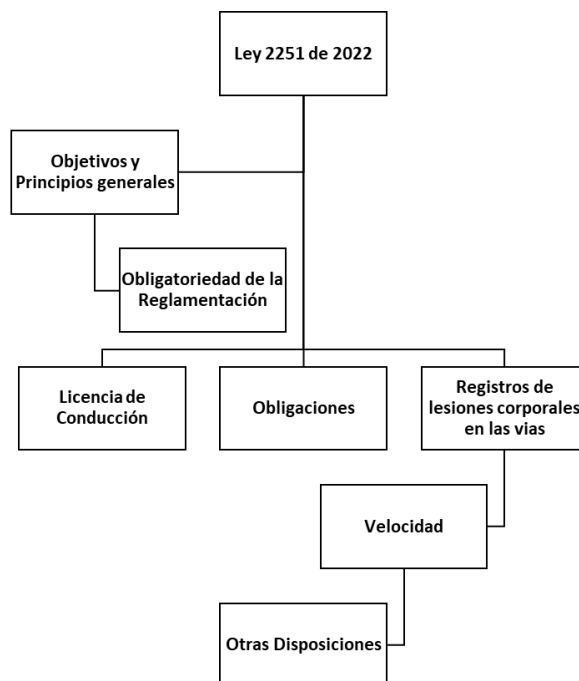
La finalidad de la ley es establecer, normativas que direccionen la evaluación e implementación de la seguridad vial en la política pública, con el objeto de un enfoque seguro, y para eso se necesitan unos Principios Generales, para ello las entidades del estado, deben garantizar la protección de los derechos fundamentales, amparado por nuestra constitución política como lo es el Derecho a la Vida, a la Integridad personal, a la salud de todos los colombianos, promoviendo la circulación en todo el territorio nacional de las personas y los vehículos; por lo tanto los principios generales que garantiza esa protección se basa en un sistema seguro, el cual tiene en

cuenta la vulnerabilidad de las personas; Una responsabilidad compartida, todos en cualquier forma seremos responsables de cualquier eventualidad en nuestro territorio colombiano; La seguridad vehicular son las que se encarga de las reglas y normas técnicas en un vehículo como lo es en el diseño, ensamblaje, importación etc.; Seguridad en las Vías, los cuerpos operativos de la seguridad de tránsito los cuales son los encargados de intervenir en ejercer el control de las normas de Tránsito, a toda la población colombiana en las vías nacionales como las intermunicipales, a las que llamamos vías terciarias del nuestro país, con el objeto de garantizar un alto nivel de cumplimiento, combatir de forma coherente contra la transgresión de la misma.

El Ministerio de Transporte junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, son las encargadas de armonizar todas las regulaciones, la obligatoriedad de incorporar los comportamientos específicos que prevenga todos los riesgos para el usuario, protegiéndoles un derecho fundamental el de la vida. Como lo muestra el Cuadro conceptual.

**Figura 7.**

*Mapa conceptual.*



*Nota:* Elaboración propia.

Esta nueva ley, regulará el otorgamiento de las Licencias de Conducción, que será otorgado siempre y cuando el ciudadano cumpla con todos los requisitos, los cuales saber leer y escribir es fundamental, tener como mínimo 16 años cumplidos, y deben realizar exámenes teóricos y de producción, cuyo reporte será registrado en el RUNT.

Los límites de Velocidad, en todo el territorio colombiano, tratándose de las vías urbanas, terciarias, rurales etc. Nos indica que en las vías urbanas no se debe sobre pasar los 50 KM por hora, y cuando se trate en zonas escolares es 30 KM por hora, y en las carreteras nacionales el límite de velocidad permitido es de 90 KM por hora; Para el caso de las vías doble calzada el límite de velocidad permitido es de 120 KM por hora, para el transporte de carga comprende un límite de velocidad de 80 KM por hora; La vigencia de esta rigiendo a partir del 14 de julio de 2022.

### ***2.2.2 FINALIDAD DE LA LEY:***

La finalidad de la Ley 2251 de 2022, en nuestro territorio colombiano es poder identificar el tipo de accidente que se presentó: (si fue caída del ocupante del vehículo, atropellamiento, un choque presentando con objeto fijo, volcamiento del vehículo, hundimiento de la zona de la colisión, choque contra otro vehículo); seguidamente, se posicionaran en la tabulación el tipo de vehículo con el que se presentó el hecho (bicicleta, bus, automóvil, buseta, furgón, , camión, motocarro, camioneta, moto u objeto fijo), y por último, la variable de la víctima, en qué posición de reacción se encontraba: (ya se conductor, peatón o un pasajero).

Todo esto, con el fin de evaluar la reacción de las autoridades competentes frente a cada situación o acontecimiento presentado, puesto que las variables mencionadas son tan importantes como el tipo de vehículo presente en el acontecimiento, porque muchas veces esas variables son el

factor clave para saber él porque ciertas autoridades no difieren en su comportamiento cuando es un accidente leve o sin mayor gravedad, y que aun así estos requieren de su presencia, puesto que sigue estando en juego los bienes jurídicos de las partes afectadas.

### **2.3 CLASES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO LEY 2251 DEL 2022**

Según el artículo 16 de la ley 2251 de julio de 2022: daños materiales, si sucede un incidente simple o como choque de latas, donde simplemente se causen daños materiales, donde se encuentren afectados vehículos estén o no asegurados, inmuebles, cosas, y además, que no sucedan lesiones personales, donde los conductores y entidades aseguradoras que estén en el accidente podrán recaudar todas las pruebas necesarias a la colisión por medio de herramientas técnicas y tecnológicas, y que den la atención de forma rápida, segura y que resulte la autenticidad y uso probatorio de la información, además, se debe que retirar el vehículo de la vía e intentar conciliar con el propietario del otro vehículo afectado, para evitar tráfico vehicular y garantizar la libre circulación.

Si no se mueve el vehículo de la vía y los agentes de tránsito llegan al hecho, podrán imponer un comparendo por obstaculización de la vía. Llegado el caso, donde los propietarios no quieran retirar sus vehículos, las autoridades retirar y trasladar a los patios el vehículo y hacer el comparendo, que tiene un valor de 15 SMDLV, un aproximado de \$468.500. A excepción, por sus condiciones mecánicas no se pueda retirar, o que por el accidente se hubiera derramado sustancias o distintos elementos.

### **2.4 COMPARATIVO ANTES NORMAS Y ACTUALIDAD**

En el presente cuadro comparativo se analizará las leyes anteriores y vigentes con el propósito determinar sus cambios.

**Tabla 07.**

*Comparativo entre leyes, elaboración propia, 2023.*

ARTICULO	LEY 769 DE 2002	LEY 2251 DE 2022
6°. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:	<p>En esta ley se exige que conlleve, un código de barra de forma bidimensional electrónico, óptico y magnético, que contenga los datos del registro y además un holograma de seguridad. Las licencias que no lleve estos requisitos deberán ser renovadas de acuerdo a lo que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>Las nuevas licencias de conducción tienen que permitir al agente de tránsito verificar la identidad del titular de acuerdo con la ley vigente.</p>	<p>La licencia la misma carga legal, que la licencia física y esta debe ser aceptada por los entes de control, y, asimismo, puede ser presentada desde cualquier dispositivo a la mano.</p> <p>La licencia digital tendrá que llevar el registro de las sanciones y todas las cosas respecto a esta, permitiéndole a las autoridades y al conductor la debida identificación, autenticación y consulta, sin costo.</p>
7°. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así:	<p>Las personas que cumplan con estos requisitos podrán adquirir la licencia de conducción:</p> <p>Para vehículos particulares</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Saber leer y escribir.</li> <li>2. Tener 16 años cumplidos.</li> <li>3. Aprobar un examen teórico-práctico de conducción para vehículos particulares que realizarán los organismos de tránsito de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, o presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística debidamente aprobado por el Ministerio de Educación Nacional en coordinación con el Ministerio de Transporte.</li> <li>4. Certificado de aptitud física, y mental para conducir expedido por un médico debidamente registrado ante el Ministerio de Salud antes de que entre en funcionamiento el RUNT o ante el RUNT una vez que éste empiece a operar." Ley 769 de 2002, Art. 19.</li> </ol>	<p>Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Saber leer y escribir.</li> <li>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</li> <li>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</li> <li>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</li> <li>e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT." Ley 2251 de 2022, Art. 19</li> </ol>
8. Adiciónese el artículo 136A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:		<p>A quien se compruebe de la falta de lealtad, al realizar fraude, o quizás obtuvo beneficio de curso fraudulento sobre alguna norma de tránsito, se le interpondrá una multa de hasta 100 SMLV y la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.</p>
9. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:	<p>Normas específicas para las motocicletas:</p> <p>"1. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y elementos de seguridad.</p>	<p>Normas específicas para las motocicletas:</p> <p>"1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.</p>

	<p>2. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales.</p> <p>3. Cuando transiten por las vías de uso público deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.</p> <p>4. El conductor deberá portar siempre chaleco reflectivo identificado con el número de la placa del vehículo en que se transite." Ley 769 de 2002, Art. 96.</p>	<p>2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.</p> <p>3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.</p> <p>4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.</p> <p>5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza.</p> <p>6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías". Ley 2251 de 2022, Art. 96.</p>
<p>ARTÍCULO 12. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>Límites de velocidad: En las vías urbanas las velocidades permitidas máximas serán de sesenta (60) kilómetros por hora, a excepción de cuando las autoridades a través de señales de tránsito indiquen velocidades diferentes.</p>	<p>Límites de velocidad: En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas permitidas para cualquier tipo de vehículo, ya sea de servicio público o particular, las determinará el agente de tránsito de cada lugar, asimismo debidamente señalado. Por ningún motivo este valor puede sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. El límite de velocidad en zonas escolares y residenciales podrán ir hasta treinta (30) kilómetros por hora.</p>
<p>ARTÍCULO 13. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>Límites de velocidad establecidos en zonas rurales: La velocidad permitida en estas zonas será de ochenta (80) Kilómetros por hora. En rangos de las autopistas y vías anexas en que las condiciones de estas mismas lo permitan, las autoridades podrán permitir velocidades máximas hasta de (100) kilómetros por hora a través de señales establecidas</p>	<p>Límites de velocidad establecidos en carreteras departamentales y nacionales: Las velocidades máximas permisibles para este tipo de carreteras serán establecidas y acordadas por serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, teniendo en cuenta el estado de la vía. Jamás podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Cuando sea el caso de vías doble calzada que no haya pasos peatonales, la velocidad será de (120) kilómetros por hora. El límite de velocidad para el servicio público de carga no podrá sobrepasar los ochenta (80) kilómetros por hora. Las autoridades que ya se mencionaron, estarán obligadas a implementar la señalización de estas restricciones.</p>
<p>ARTÍCULO 17. Modifíquese el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>Se podrá emitir conceptos técnicos por parte de las entidades encargadas de tránsito, donde se toque el tema de la responsabilidad en el choque y la magnitud de los daños. Por medio del suceso y audiencia pública en medio de los diez (10) días hábiles después a la presentación del informe. Si es necesario utilizar la práctica de pruebas serán realizadas no más a los diez (10) días hábiles, avisando previo agotamiento de la vía gubernativa.</p>	<p>Los conceptos técnicos que las autoridades de tránsito tendrá que emitir, serán los informes de los accidentes de tránsito donde en este se establezca la causa probable del accidente, sin que en este mismo, se establezca la responsabilidad en el choque, a excepción de aquellos casos en donde se emite órdenes de comparendo por parte de las autoridades de tránsito, "por presunta infracción a la norma de tránsito y se impone la multa prevista al culminar el proceso</p>

	<p>Las medidas cautelares y las condenas económicas en estos procesos no podrán sobrepasar el monto de los perjuicios.</p>	<p><i>contravencional y la violación de dicha norma es la causa probable del accidente de tránsito” Ley 2251 de 2022, Art. 146. De igual forma, no podrá determinar la magnitud de los daños la autoridad de tránsito encargada</i></p>
<p>ARTÍCULO 18. Incumplimiento de criterios para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Adiciónese el artículo 158A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>		<p><i>“Incumplimiento de criterios de seguridad vial para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Las autoridades de tránsito serán sancionadas con multa equivalente al doble del valor recaudado por concepto de las multas impuestas en los procesos sancionatorios derivados de las infracciones detectadas con ayudas tecnológicas, en aquellos casos en que se utilicen dichas ayudas, sin el cumplimiento de los criterios de seguridad vial para su instalación y operación establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cumplimiento de la Ley 1843 de 2017.</i></p> <p>Los recursos que se recauden de la multa en este artículo entrarán a ser parte del presupuesto de la Superintendencia de Transporte.</p>

*Nota:* Elaboración propia.

### **3. ESQUEMATIZAR EL MARCO JURÍDICO DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE CHUCURI.**

En nuestro Municipio, con más de Veinte mil habitantes, el cual nos ubica en sexta categoría a nivel nacional de acuerdo con los parámetros establecidos podemos inferir que es una región con mayor índice de Accidentalidad, los ciudadanos no cumplen con los reglamentos de seguridad, provocando eventualidades de diferentes tipos, tanto leves como graves en un lazo de tiempo corto.

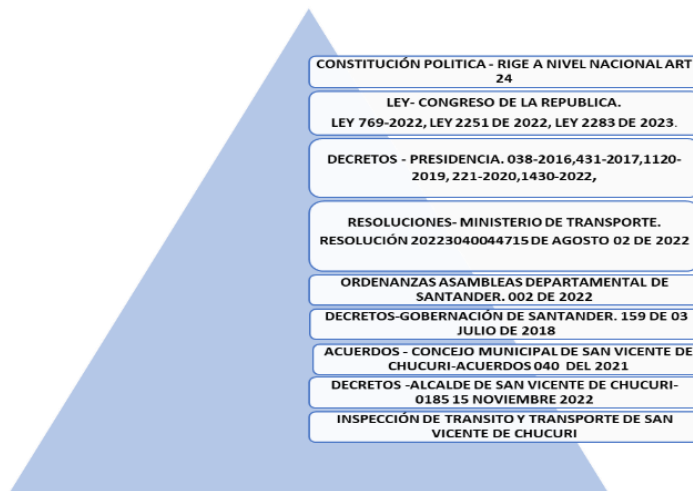
La alcaldía Municipal de San Vicente de Chucuri, emplea estrategias por medio de la secretaria de Gobiernos e Inspección de Tránsito y Transporte para minimizar las eventualidades que ocurre a diario en el Municipio, por medio de estrategias implementación de campañas pedagógicas con el fin concientizar a todos los chucureños, y así lograr un fortalecimiento en el comportamiento seguro en la vía.

### 3.1 NORMAS NACIONALES.

Colombia como estado social de Derechos, por ende, la Constitución es norma de norma, es un instrumento mediante cual se compone como un ordenamiento jurídico, las cuales confiere deberes y constituye Derechos, por consiguiente, son reglamentaciones que deben cumplirse en todo el territorio colombiano y se maneja como se muestra en la pirámide Kelseniana.

#### Figura 8.

*Pirámide Kelseniana.*



*Nota:* Elaboración propia.

La cual Representa Gráficamente, la idea de un sistema jurídico escalonado, la cual se relaciona dentro de un sistema de principios de jerarquías; El nivel superior es donde encontramos la Constitución Política, la cual es nuestra Carta Magna, “NORMAS DE NORMAS” no hay nada por encima de ella, en el segundo nivel encontramos las leyes y decretos realizados por el congreso y el presidente de la República, y en el último nivel las normativas decretadas por la asamblea

general, gobernación y alcaldías Municipales, son las encargadas que todas las leyes y normas constitucionales se cumplan a su cabalidad.

### 3.2. NORMAS MUNICIPALES.

En el presente cuadro se plantea un plan de movilidad frente a las normas de tránsito en el municipio de san Vicente de chucuri.

**Tabla 08.**  
*Plan de movilidad.*

<b>VELOCIDADES SEGURAS</b>		
<b>Programa</b>	<b>Nombre de la Acción</b>	<b>Descripción de la Acción</b>
Estrategias integrales para velocidades seguras	Desarrollar campañas pedagógicas dirigidas a todos los conductores, sobre hábitos asociados a velocidades seguras, en sectores estratégicos del municipio, por medios digitales y canales institucionales	Implementación de campañas pedagógicas aplicadas en sectores estratégicos del territorio, por medios digitales y/o canales institucionales, que promuevan en los conductores el cumplimiento de los límites de velocidad y desarrollo de hábitos asociados a velocidades seguras, Considerar los siguientes contenidos: 1. Información de impacto sobre el aumento de riesgos en relación con los incrementos de velocidad 2. Información de interés general sobre velocidades (p.e. distancias de detención requeridas ante distintas velocidades, condiciones climáticas y condiciones de infraestructura) 3. Difusión de acciones de vigilancia y control (informar al público con antelación el aumento progresivo de niveles de vigilancia y control de la velocidad en el territorio)
Estrategias integrales para velocidades seguras	Realizar puestos de control fijos y móviles para ejercer acciones de vigilancia y control sobre la conducción de automotores con excesos de velocidad	Implementación de acciones de vigilancia y control de velocidades altamente visibles y con variabilidad horaria, por medio de puestos de control fijos y móviles, usando los recursos tecnológicos disponibles (p.e. radares, cámaras de velocidad), con el objetivo de generar en los conductores un efecto disuasivo general. Priorizar tramos críticos en siniestralidad asociados a excesos de velocidad. Coordinar con las concesiones la labor de vigilancia y control en corredores de su jurisdicción

Lineamientos para la intervención de la infraestructura vial y la redefinición de los límites de velocidad	Definir criterios para evaluar la necesidad de intervenciones en la infraestructura vial para mitigar los efectos de las velocidades inadecuadas	Definición de criterios para la implementación de intervenciones en la infraestructura vial (inclusión de dispositivos reguladores de velocidad, modificaciones en los diseños viales de acuerdo con el entorno y actores viales vulnerables e implementación de señalización vertical. Para la evaluación de tramos concesionados o departamentales, realizar un trabajo articulado entre la secretaría de movilidad, la gobernación y las concesiones viales según aplique.
Lineamientos para la intervención de la infraestructura vial y la redefinición de los límites de velocidad.	Ejecutar un estudio para determinar posibles redefiniciones en los límites de velocidad de determinados sectores críticos, de acuerdo con la Metodología para establecer la velocidad límite en las vías adoptada por la ANSV	Realización de estudios para establecer límites de velocidad apropiados en zonas especiales (p.e. centro histórico, zonas escolares y con presencia de actores vulnerables) y sectores críticos de siniestralidad siguiendo los principios del enfoque del sistema seguro, considerando características imperantes del entorno (infraestructura vial, nivel de tránsito, uso del suelo, actores viales involucrados) y la normativa vigente en la materia (Ley 2251 de 2022 y Metodología para establecer límites de velocidad en las vías del país) Para la evaluación de tramos concesionados o departamentales, realizar un trabajo articulado entre la secretaría de movilidad y vida territorial, la gobernación y las concesiones viales según aplique.
<b>VEHÍCULOS SEGUROS</b>		
<b>Programa</b>	<b>Nombre de la Acción</b>	<b>Descripción de la Acción</b>
Promoción y control de las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos automotores	Realizar un estudio de diagnóstico sobre los niveles de cumplimiento de la obligación de revisión técnico-mecánica	Análisis periódico en asocio con el RUNT de los niveles de cumplimiento de la obligación de revisión técnico-mecánica en el municipio, que permita establecer la necesidad de implementación de estrategias de promoción y control.
Promoción y control de las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos automotores.	Realizar campañas informativas y de sensibilización para motivar el mantenimiento obligatorio de los vehículos y desincentivar las modificaciones de las características originales.	Diseño e implementación de campañas informativas dirigidas a conductores de vehículos automotores para motivar el cumplimiento de la obligación de revisión técnico-mecánica y desincentivar las modificaciones de las características originales, por medio de las estrategias pedagógicas que se determinen (redes sociales, sensibilizaciones, entrega de piezas informativas, etc.), con apoyo del equipo de auxiliares de movilidad y vida. Considerar como contenido para las campañas información enfocada a generar conciencia e impacto sobre las consecuencias de la evasión del mantenimiento obligatorio, usando como sustento las fallas y modificaciones mecánicas más frecuentes en el territorio causantes de siniestros viales.
Promoción y control de las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos automotores	Realizar operativos de control de verificación del cumplimiento de la revisión técnico-mecánica.	Acciones de vigilancia y control para la verificación del cumplimiento de la revisión técnico-mecánica de los vehículos que transiten en el territorio, aplicando procesos sancionatorios. Considerar la realización de puestos de control focalizados en motocicletas de acuerdo con los niveles de evasión. Coordinar con las concesiones la labor de vigilancia y control en corredores de su jurisdicción

Promoción y control de las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos automotores	Realizar un estudio de factibilidad de la implementación de un Centro Diagnóstico Automotriz en la zona urbana del municipio	Actividades pedagógicas y formativas dirigidas a los motociclistas y clubes moteros del municipio, realizadas de forma periódica en puntos estratégicos del municipio, enfocadas en la operación y mantenimiento del vehículo. Se sugiere considerar la aplicación del siguiente contenido, relacionado a recursos disponibles en la Escuela Virtual de la ANSV: - Conocimientos y hábitos adecuados en la revisión preoperacional y mantenimiento preventivo de la motocicleta (Sistema de frenos, sistema eléctrico, kit de arrastre, llantas, líquidos)
Vehículos de transporte público y transporte escolar seguros	Elaborar un diagnóstico del estado del parque automotor del transporte público y transporte escolar del territorio	Diagnóstico del parque automotor de las distintas modalidades de transporte público y transporte escolar de San Vicente de Chucurí, caracterizando: edad del parque, revisión técnico-mecánica, sistemas de control pasivos y activos, dispositivos de seguridad, etc., el cual posteriormente permita la formulación de estrategias de modernización del parque vehicular acorde a las necesidades encontradas.
Vehículos de transporte público y transporte escolar seguros	Realizar seguimiento y acompañamiento a la implementación de programas de inspección, mantenimiento preventivo y periódico de los vehículos de las entidades obligadas a implementar PESV en el radio de acción municipal.	Desarrollo de visitas de verificación y apoyo técnico en la aplicación de procedimientos para el registro de inspección preoperacional diaria de los vehículos automotores de transporte público y transporte escolar, así como de los planes de mantenimiento preventivo y periódico, de acuerdo con la metodología vigente para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (Res. 20223040040595) Nota: Para las entidades presentes en el municipio cuya misionalidad no sea la prestación del servicio de transporte, la administración municipal de San Vicente de Chucurí realizará un acompañamiento y brindará recomendaciones

*Nota: Tabla 04 Realizado por Emerson Ariza Celis*

### **3.3. Banco de fotografías accidentes ocurridos en el municipio de San Vicente de Chucurí – Santander.**

#### **Tabla 09.**

*Banco de fotografías.*

 <p>San Vicente de Chucuri 15 abr. · 🌐</p> <p>#ATENCION. Nos informan sobre accidente en la carrera 11 con calle 12 en el Barrió el centro del municipio de #SanVicentedechucuri. Ver... Ver más</p>	<p><b>Choque de latas previsto en el art 16 de la ley 2251 del 2022.</b></p> <p>Colisión de dos automotores en la carrera 11 con calle 12 el centro, se observa en las imágenes un fuerte choque de latas, ocurrido por una falla mecánica presuntamente por parte del bus de servicio público, colisionando la camioneta. (Facebook, 2023)</p>
<p><b>ACCIDENTE DE TRANSITO OCURRIDO EL 15 ABRIL 2023</b></p>	
	<p>Choque infortunado por parte de un vehículo, el cual presuntamente se encontraba estacionado, el vehículo se destranco y rodo causando daños a viviendas y por último colisionando con una moto y un automóvil.</p>
<p><b>ACCIDENTE DE TRANSITO OCURRIDO EL 18 DE ABRIL 2023</b></p>	
	<p>Colisión por parte del automotor de servicio público, conducido en las horas de la madrugada, por parte del conductor de turno presuntamente en estado de ebriedad, el cual pierde el control y arremete contra una motocicleta parquedad en el lugar.</p>
<p><b>ACCIDENTE DE TRANSITO OCURRIDO EL DÍA 26 DE ABRIL 2023</b></p>	

*Nota:* Elaboración propia.

## **CONCLUSIONES**

Para concluir, este tema tan importante y crucial para la sociedad, debemos resaltar lo valioso que es saber muy bien el concepto correcto sobre el tema que estamos relatando, en este caso, los accidentes de tránsito y su impacto a medida del transcurrir de los años, es decir, a medida que los años van pasando, y con esto, las leyes que a su vez van saliendo y tomando poder; el concepto de accidente de tránsito va tomando un giro tan drástico, que deja a muchas personas en la incompetencia e ineptitud, cuando están circulando libremente por las calles de un lugar, ya que, como sabemos, estas leyes y normas en general, han cambiado tanto el rumbo de la definición y concepto de estos términos, que es ahí donde nos realizamos la pregunta, ¿estoy cometiendo una infracción de tránsito? o quizás, para otras personas no tan sensatas, dirán (esta acción no da para un accidente de tránsito legal, así que puedo realizar esta acción o maniobra sin problemas alguno). Es por ello que, si deseamos transitar, debemos conocer muy bien cuando podríamos cometer un accidente de tránsito o quizás una infracción que conlleve a este mismo, y de igual forma, saber que normas y leyes estaríamos infringiendo.

En Colombia un país donde diariamente ocurren cualquier tipos de Accidentes, se clasifican en accidentes leves, accidentes graves y la gran mayoría de los colombianos no tenemos el conocimiento o quizás el interés de saber qué pasa cuando ocurre una eventualidad entre Automotores y velocípedos, en vista de que no tenemos conocimiento de las leyes y normas de tránsito, y solo nos preocupamos cuando nos pasa alguna eventualidad y es ahí donde nos toca

hacer valer nuestros derechos; Este capítulo refleja la importancia de entender y comprender la Ley 2251 de 2022 (Secretaria del Senado, 2022); En ese contexto es importante conocer Históricamente que ocurre en nuestro país y a nivel mundial sobre cualquier Eventualidad, por cuanto cualquier tipo de accidente ocurre cada minuto en nuestro territorio colombiano.

La interpretación de la norma nos muestra que el objetivo principal, se basa en implantar normativas que indiquen el enfoque de un sistema seguro, que todos sus efectos resultantes, dependiendo de su participación se transforme en una responsabilidad compartida, para ello la seguridad vial debe existir normas y reglas técnicas que garantice la seguridad del usuario, y como lograríamos tal seguridad, inicia desde la fabricación o ensamblajes de cada uno de los automotores, la ley nos brinda otros mecanismos que podemos utilizar, el Ministerio de transporte debe garantizarnos todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vehicular y vial, de tal forma que sean fuertes en la normativa nacional. Por las siguientes razones podemos inferir que la estructura de la ley nos indica que, que su finalidad es la implementación de la política pública se enfoca en un sistema seguro, y se logra con obligaciones, llevar un registro de lesiones concesionadas y no concesionadas en las vías.

La esquematización de las normas de tránsito en nuestro Municipio nos fortalece para obtener una infraestructura vial segura, fortaleciendo el plan de mantenimiento vial integral, que contenga actividades de acuerdo con las necesidades o problemáticas de nuestro Municipio.

Esto logra una sensibilización ciudadana para comportamientos seguros, que establezcan los lineamientos básicos para el desarrollo de estrategias pedagógicas que promuevan el comportamiento seguro en las vías.

## **REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.**

Congreso de la república de Colombia. (14 de julio de 2022). Ley 2251 de 2022. D.O. 52.095

[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_2251\\_2022.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_2251_2022.html)

Pérez Porto, J., Gardey, A. (2 de junio de 2015). Accidente de tránsito - *Qué es, definición y concepto*. Definicion.de. Última actualización el 17 de noviembre de 2016. Recuperado el 31 de marzo de 2023. Disponible en, <https://definicion.de/accidente-de-transito/>

¿Qué es accidente de tránsito? (s.f.). *Red de seguridad vial Bogotá*. Obtenido de <https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/?q=content/%C2%BFqu%C3%A9-es-accidente-de-tr%C3%A9nsito>.

Código Nacional de Tránsito Terrestre [C.N.T]. (2002). Legis.

Informes sobre accidentalidad. (2013) *Policía Nacional De Colombia*. Obtenido de: <https://www.policia.gov.co>.

RCN (13 de febrero de 2013). *Grave choque múltiple en la calle 13 de Bogotá deja a una persona muerta*. Obtenido de: <https://www.noticiasrcn.com/bogota/grave-accidente-en-la-calle-13-deja-a-persona-muerta-440223>.

La patria (29 de marzo de 2023). *Moto atropelló a un peatón de 87 años en La Enea-Manizales.*

La Patria. Obtenido de: <https://www.lapatria.com/sucesos/moto-atropello-un-peaton-de-87-anos-en-la-enea>

RCN (18 de mayo de 2014). *32 niños muertos y 20 heridos por incendio de un bus en Fundación,*

*Magdalena Noticias RCN.* Obtenido de <https://www.noticiasrcn.com/nacional-regiones-caribe/32-ninos-muertos-y-20-heridos-incendio-un-bus-fundacion-magdalena>

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2023) Observatorio de estadísticas. *Obtenido de:*

<https://ansv.gov.co/observatorio/estadsticas>

Lanzarote, P (2020). *Doctrina del Tribunal Supremo Sobre Delitos Contra la Seguridad Vial.*

Wolters Kluwer. Obtenido de: [https://www.marcialpons.es/media/pdf/doctrina\\_J7YzADB.pdf](https://www.marcialpons.es/media/pdf/doctrina_J7YzADB.pdf).

Marti, A (2018). *Sistemas de Seguridad y Confort en Vehículos Automotores.* Barcelona: Editorial Grijalbo.

Muñoz, M (2018). *Seguridad Vial una Responsabilidad Compartida,* Madrid: Alianza Editorial

Truyols, M (2010). *Fundamentos de Seguridad Vial,* Madrid: Espasa Galpe.

San Vicente de Chucuri (15 de abril de 2023). [Página de Facebook].

[https://m.facebook.com/story.php?story\\_fbid=pfbid02W9c2yTtDkGSAUD1wttx5XvShNvXZtti4wvjXsLRRZB1GWhafsCeHAVay7pNY3rdvl&id=100064052375015&mibextid=ZbWKwL](https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid02W9c2yTtDkGSAUD1wttx5XvShNvXZtti4wvjXsLRRZB1GWhafsCeHAVay7pNY3rdvl&id=100064052375015&mibextid=ZbWKwL)

Velásquez, M (2022). *Entrega de prácticas Universidad Libre Seccional Pereira en el área de SST.*

World Health Organization. (2013). OMS | Decenio de Acción para la Seguridad Vial 20112020. Recuperado de: [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/es/](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/es/)

Sierra, E, Vélez R. (2 de noviembre de 2022) *La Ley 2251 De 2022 Será La Causante De Violencia Y Muerte En Las Vías De Colombia*. Sinergia Informativa. Disponible en: <https://www.sinergiainformativa.com.co/la-ley-2251-de-2022-sera-la-causante-de-violencia-y-muerte-en-las-vias-de-colombia/>

Fiscalía general de la nación (2023). Accidente de tránsito. Recuperado de: <https://www.fiscalia.gov.co/colombia/tag/accidente-de-transito/>

Prensa Asamblea (29 de enero 2022). *\$29.400 millones serán invertidos en mejoramiento de vías terciarias en Santander*. <https://assembleadesantander.gov.co/29-400-millones-seran-invertidos-para-mejoramiento-de-vias-terciarias-en-santander/>

Consejo de san Vicente de chucuri (Noviembre 28 de 2014). Por medio del cual se adiciona el acuerdo municipal No. 043 de noviembre de 2012 en cuanto a tarifas y nuevos servicios que presta la inspección de tránsito y transportes del Municipio de San Vicente de Chucurí. <http://www.concejo-sanvicentede-chucuri-santander.gov.co/>.

Alcaldía del Municipio de San Vicente de Chucuri (15 de noviembre de 2018). Decreto 0185. Por medio de la cual se señalan las condiciones para ejercer el control del cumplimiento de las normas de transporte y tránsito en relación con el transporte informal en el municipio de san Vicente de chucuri y se dictan otras disposiciones. [https://sanvicentede-chucurisantander.micolombiadigital.gov.co/sites/sanvicentede-chucurisantander/content/files/000388/19356\\_decreto-0185-de-2018.pdf](https://sanvicentede-chucurisantander.micolombiadigital.gov.co/sites/sanvicentede-chucurisantander/content/files/000388/19356_decreto-0185-de-2018.pdf).

