

Legalidad de las Audiencias Contravencionales por Accidentes de Tránsito con Lesionados o Muertos

(Legality of Administrative Hearings Due to Road Accidents with Injuries or Death)

Caren Leguizamón-España¹, Oved Mesa-Restrepo²

Resumen

En Colombia las autoridades de tránsito cuentan con la función de policía judicial para adelantar los actos urgentes en los accidentes de tránsito donde resulten personas lesionadas o muertas (delitos culposos), tales como inspección en el lugar de los hechos, inspección del cadáver, entrevistas, interrogatorios, etc.; para ello dependen funcionalmente del fiscal general y de sus delegados a quienes deben entregar un informe ejecutivo para que asuman la dirección, coordinación y control de la investigación. El objetivo del presente artículo es realizar un análisis entre el procedimiento que realizan los organismos de tránsito del Distrito Capital de Bogotá y la ciudad de Cali (donde no se adelanta audiencia contravencional), comparado con el procedimiento realizado por el organismo de tránsito del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín donde solo se le entrega informe ejecutivo a la fiscalía en los casos que se conocen de manera oficiosa (homicidios y lesiones personales a menores de edad) además, en todos los casos se envía copia del informe policial de accidente de tránsito a la inspección para que adelante un proceso administrativo sancionatorio. Se llega a la conclusión que los organismos de tránsito efectivamente pueden adelantar dicho proceso contravencional de manera paralela con la indagación e investigación realizada por la fiscalía, siempre y cuando exista una orden de comparendo por una infracción compleja.

Palabras clave: informe policial de accidente de tránsito (IPAT), accidente de tránsito, audiencia contravencional.

¹ Abogada, estudiante de especialización en Responsabilidad Contractual y Extracontractual del Estado, correo electrónico: careleguizamon10@gmail.com.

² Abogado, estudiante de especialización en Responsabilidad Contractual y Extracontractual del Estado, Licenciado en Lengua Extranjera Inglés de la Universidad Santo Tomás, correo electrónico: ovedmesa@gmail.com. CvLAC: https://scienti.minciencias.gov.co/cvlac/visualizador/generarCurriculoCv.do?cod_rh=0002251111

Abstract

In Colombia, traffic authorities have the function of judicial police to carry out urgent acts in traffic accidents where people are injured or killed (culpable crimes), such as inspection at the scene of the crime, inspection of the corpse, interviews, interrogations, etc.; for this, they functionally depend on the attorney general and his delegates to whom they must deliver an executive report so that they assume the direction, coordination and control of the investigation. The objective of this article is to perform an analysis between the procedure carried out by the traffic agencies of the Capital District of Bogotá and the city of Cali (where no contravention hearing is held), compared to the procedure carried out by the traffic authority of the Special District of Science, Technology and Innovation of Medellín, where the executive report is only delivered to the prosecutor's office in cases that are known *ex officio* (homicides and personal injuries to minors). In addition, in all cases a copy of the police report of the traffic accident is sent to the inspection so that it can carry out an administrative sanctioning process. It is concluded that traffic authorities can effectively carry out this contravention process in parallel with the investigation and inquiry carried out by the prosecutor's office, if there is a summons for a complex infraction.

Keywords: Traffic Accident Police Report (TAPR), Road Accident, Administrative Hearing, Law 769/2002, Law 906/2004

1. Introducción

La Secretaría de Movilidad del Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, a diferencia del Distrito Capital de Bogotá y la ciudad de Cali lleva un procedimiento paralelo al que desarrolla la Fiscalía General de la Nación en los accidentes de tránsito en los cuales resultan personas heridas o muertas, pero sólo para definir cuál parte transgredió lo normatizado en el Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, sin que medie una orden de comparendo. Se debe entonces aclarar que la competencia para que los inspectores de tránsito aborden el conocimiento de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción está prescrito en el Título IV “SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS”, capítulo III, artículos 134 y 135; en este

último, es claro que se debe partir de una orden de comparendo elaborada por la autoridad de tránsito que haya presenciado la violación a la norma posterior a ordenar la detención de la marcha del presunto infractor. De acuerdo con la ley 2251 de 2022, que modificó el artículo 143 de la ley 769 de 2002, en los siniestros viales donde se causen daños a cosas las autoridades de tránsito ya no tendrán que elaborar el informe policial de accidente de tránsito, IPAT ya que basta con que las partes realicen registro fotográfico o videográfico para presentarlo a sus aseguradoras o, de ser el caso, se presenten a un centro de conciliación como requisito de procedibilidad para acudir a la jurisdicción ordinaria. Ahora bien, el artículo 148 ibídem, con arreglo al código de procedimiento penal, artículo 202, otorga a las autoridades de tránsito la función de policía judicial para intervenir en los accidentes de tránsito en los cuales se pueda constituir una infracción penal, para lo cual deberán realizar los actos urgentes y suscribir un informe policial de accidente de tránsito, IPAT que deberá ser enviado a la Fiscalía General de la Nación como autoridad instructora en materia penal; de lo contrario, se incurrirá en causal de mala conducta, artículo 149 ídem; en ninguna parte prescribe que se deba enviar copia a los inspectores de tránsito para que indaguen responsabilidad contravencional. Es más, el inciso final de dicho artículo faculta a las autoridades instructoras para solicitar pronunciamiento sobre el particular a las autoridades de tránsito, de ser necesario.

En día 16 de marzo de 2009, el secretario de tránsito de la ciudad de Medellín, Ricardo Smith Quintero, elevó consulta al Ministerio de Transportes con el radicado N° 16313-2 sobre la viabilidad de las audiencias en los accidentes de tránsito solo daños y con lesiones o muertes. La respuesta, con radicado MT N°: 20091340127371 de fecha 31-03-2009, evidenció que no se debían realizar, a menos que la autoridad de tránsito hubiese presenciado el hecho y emitido una orden de comparendo por la transgresión de alguna norma, en cuyo caso los inspectores de tránsito serían competentes para abordar el conocimiento de dicha conducta, de lo contrario no sería procedente.

Los organismos de tránsito del Distrito Capital de Bogotá y de la ciudad de Cali no realizan audiencia contravencional en los casos de accidentes de tránsito. En los eventos de daños a cosas remiten a los conductores a los centros de conciliación sin que medie informe policial de accidente de tránsito, IPAT y en los casos con características de delito (lesiones u homicidio) realizan el IPAT y lo remiten a la fiscalía general como autoridad instructora.

El problema que se abordará es dilucidar cuál es el procedimiento legal, el realizado por los organismos de tránsito del Distrito Capital de Bogotá y la ciudad de Cali o el realizado en el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín. De esta manera, el objetivo principal es hacer un estudio del ordenamiento jurídico para tratar de hallar el procedimiento que más se ajusta a derecho y que más le conviene a todos los actores viales y a la comunidad en general que esté o no involucrada en un accidente de tránsito con lesiones u homicidio culposo.

La importancia de abordar este tema radica en que el proceso sancionatorio en la mayoría de las veces dura aproximadamente 5 o 6 meses, dependiendo de su complejidad, y al llegar a su fin es poco lo que les aporta a las partes ya que en él no se puede determinar ni la responsabilidad ni la cuantía de los daños. Por lo tanto, es un desgaste innecesario.

2. Accidente de Tránsito

Cuando se presenta un accidente de tránsito es posible que se haya dado por la violación de una norma de comportamiento en la vía, ejemplo: no respetar la luz roja del semáforo, no respetar las señales verticales u horizontales, exceder la velocidad, conducir bajo los efectos del alcohol o sustancias alucinantes, etc. La definición legal de accidente de tránsito está prescrita en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 así:

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.

Ahora bien, como se dijo anteriormente no en todos los accidentes de tránsito se puede identificar una infracción de tránsito, entendida ésta como: “Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material, según el artículo 2 de la Ley 769 de 2002. Así las cosas, si producto de la infracción simple se produce un daño material, la infracción se convertirá en compleja.

3. Policía Judicial

En los accidentes de tránsito donde resulten personas lesionadas u homicidio culposo, las autoridades de tránsito actuarán como policía judicial, entendida ésta como la función que le asiste para apoyar la investigación penal, para lo cual dependen funcionalmente del fiscal general de la nación y de sus delegados, como encargados de la dirección, coordinación, control jurídico y verificación técnico-científica de las actividades que desarrolle la policía judicial en hechos que revistan características de un delito que lleguen a su conocimiento por medio de denuncia, querrela, petición especial o por cualquier otro medio idóneo de acuerdo con lo estipulado en los artículos 200 y ss. del Código de Procedimiento Penal. Por lo tanto, si se produce un accidente de tránsito con estas características, la autoridad de tránsito deberá adelantar los actos urgentes y plasmarlos en un Informe Policial de Accidente de Tránsito del cual se hablará en el acápite siguiente.

4. Informe Policial de Accidente de Tránsito

Se debe dar claridad que en los siniestros viales donde solo se presenten daños a cosas no se deben conocer por parte de las autoridades de tránsito de acuerdo al artículo 16 de la Ley 2251 de 2022. Es más, el Ministerio de Transporte ratificó dicha decisión mediante la circular externa 20224000000057 de fecha 29 de septiembre de 2022. Así las cosas, se debe precisar que el IPAT es el documento resultante de los actos urgentes realizados en el lugar de los hechos, fijación topográfica, fotográfica y narrativa conforme con el artículo 149 de la Ley 769 de 2002. Es de anotar que estas actuaciones tienen su sustento legal en el artículo 148 ídem; en el artículo 202 de la ley 906 de 2004, Código de Procedimiento Penal y en la Resolución 0011268 de 2012 del Ministerio de Transporte. Dicho documento debe contener, entre otros: el lugar de los hechos, fecha y hora, datos de los conductores involucrados, datos de las víctimas, datos de los vehículos, datos de testigos, mínimo una hipótesis y, lo más importante, la fijación topográfica (también llamada croquis). De acuerdo con el artículo 8 de la resolución 0011268 de 2012, que reglamenta el artículo 149 del Código de Tránsito, copia de este documento debe ser entregado a los conductores quienes deberán suscribirlo y si se niegan firmará por ellos un testigo. En el segundo inciso prescribe que en los casos donde se tipifique un tipo penal el original deberá ser

enviado a la Fiscalía General de la Nación. En ninguna parte menciona que se deba realizar orden de comparendo como sí lo hacía la legislación anterior, Decreto ley 1344 de 1970, artículo 250, párrafo único.

5. Audiencia Contravencional

El Decreto ley 1344 de 1970 en su artículo 251 modificado por la ley 33 de 1986 les quitó la competencia a los inspectores de tránsito para adelantar procesos de menor y mínima cuantía por daños ocasionados a personas, animales o cosas y se la dio a los Jueces Civiles competentes en procesos verbales, breves y sumarios, de conformidad con lo establecido en el Libro 3, Título 23, artículo 442 y siguiente del Código de Procedimiento Civil.

En la actualidad, las inspecciones de tránsito solo tienen competencia para conocer de las conductas o infracciones a las normas de tránsito dentro de su jurisdicción territorial así: en única instancia las multas hasta 20 salarios mínimos diarios y en primera instancia las multas superiores a los 20 salarios mínimos diarios o las infracciones que impliquen la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, para lo cual su superior jerárquico conocerá de la segunda instancia, artículo 134 de la ley 769 de 2002. El párrafo único de dicho artículo es claro en afirmar que los daños y perjuicios de mayor y menor cuantía solamente podrán ser conocidos por los jueces civiles de acuerdo a su competencia. De esta manera, se puede concluir que los inspectores de tránsito no están facultados para decir el derecho, sólo pueden sancionar conductas contravencionales, pero para ello debe mediar una orden de comparendo tal como lo establecen los artículos 135 y 147 de la ley 769 de 2002; el solo hecho de que alguien esté involucrado en un accidente de tránsito no lo hace merecedor de una orden de comparendo.

6. Procedimiento en el Distrito Capital de Bogotá, y la Ciudad de Cali

A continuación se presenta la siguiente tabla con los procedimientos realizados en las ciudades de Bogotá y Cali con el fin de analizar las similitudes y diferencias con la ciudad de Medellín. En ella se puede evidenciar cómo estas ciudades realizan los actos urgentes a que se refiere el Código de Procedimiento Penal, ley 906 de 2004 y el resultado de ello lo plasman en un IPAT el cual sirve de base para el informe ejecutivo que se presentan en la Fiscalía para que esta continúe con el plan metodológico: Estas ciudades son conscientes de la importancia que

reviste la investigación por los delitos de lesiones y homicidio culposos por encima de cualquier proceso administrativo; sobre todo, si la autoridad de tránsito no presencié la comisión de la conducta contravencional que pudo haber originado el siniestro vial, lo cual ocurre en la mayoría de los casos.

Tabla

Diferencias y Similitudes en los Procedimientos

	Realiza IPAT Sólo Daños	Realiza IPAT por Lesiones	Realiza IPAT por Muerte	Entrega Informe a la Fiscalía	Realiza Audiencia Tránsito
Bogotá	NO	SI	SI	Tanto en lesiones como en muerte	Sólo si hay comparendo por transgresión de la norma
Cali	NO	SI	SI	Tanto en lesiones como en muerte	Sólo si hay comparendo por la transgresión de la norma
Medellín	NO	SI	SI	Sólo en Muertes o lesiones a menores	SI (con o sin comparendo)

7. Conclusiones

Se llega a la conclusión que en los accidentes de tránsito con lesiones y homicidio las partes no están en el deber legal de soportar una audiencia contravencional, so pretexto de que la autoridad administrativa tiene la facultad sancionatoria, a no ser que la autoridad de tránsito haya presenciado el evento y evidenciado la transgresión de alguna norma. Si bien es cierto que en legislaciones anteriores los inspectores eran competentes para adelantar los procesos de menor y mínima cuantía por daños ocasionados a personas, vehículos, cosas o animales; incluso se establecía que la autoridad de tránsito que conociera el caso debía elaborar una orden de

comparendo a las partes involucradas para la audiencia respectiva, este artículo fue modificado y se trasladó dicha competencia a los jueces civiles.

En la legislación de tránsito actual, se encuentra que las inspecciones de tránsito o quienes hagan sus veces conocerán de las faltas ocurridas dentro de su territorio, pero hace claridad en que los daños y perjuicios de mayor y menor cuantía sólo pueden ser conocidos por los jueces civiles de acuerdo a su competencia. Ahora bien, la mínima cuantía, si bien no está definida en el código de tránsito sí lo está en los códigos análogos; por lo cual también debe ser conocida por los jueces civiles. Es más, la orden de comparendo que le daba competencia a los inspectores desapareció con la legislación anterior. De esta manera, queda claro que el procedimiento adelantado en el Distrito Capital de Bogotá y en la ciudad de Cali goza de fundamentación jurídica, no se entiende como el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín después de recibir respuesta a su interrogante por parte del Ministerio de Transporte como autoridad suprema en materia de tránsito continúe adelantando audiencias contravencionales por accidentes de tránsito sin que exista una orden de comparendo.

Resulta difícil de creer que el organismo de tránsito obligue a los conductores involucrados en un accidente de tránsito a asistir, en muchos casos durante 5 o 6 meses, a audiencias contravencionales con la ilusión de que se les va a dirimir el conflicto, pero al finalizar ese proceso tan dispendioso se le informa que no se halló algún responsable contravencional o, si se halla, el único que resulta beneficiado es el organismo de tránsito con la multa generada, lo que obliga al conductor lesionado, que en muchos casos puede ser el mismo sancionado, a tener que presentar querrela por el delito de lesiones personales. Es el caso del motociclista en estado de embriaguez que cruza el semáforo con la luz en verde y es colisionado por un conductor que no respeta la luz roja. Si al finalizar el proceso no se logra demostrar en qué fase semafórica pasó cada uno, sólo se sancionará a quien iba en estado de embriaguez, lo cual lo deja en evidente desventaja como víctima en el proceso penal o civil.

8. Referencias

Congreso de Colombia (1986). Ley 33. *Por la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras indicaciones*. Febrero 3 de 1986
https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/406/1/Ley_33_1986.PDF

Congreso de Colombia (2002). Ley 769. *Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.* 6 de agosto de 2002. D-O 44.893 de Agosto 07 de 2002 44.932 de septiembre 13 de 2002.

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html

Congreso de Colombia (2004). Ley 906. *Por la cual se expide el Código de Procedimiento Penal.* 31 de agosto de 2004. D-O 45658 del 01 de septiembre de 2004.

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0906_2004.html

Congreso de Colombia (2022). Ley 2251. *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.* Julio 14 de 2022. D-O 52095 del 14 de julio de 2022. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_2251_2022.html

Ministerio de Transporte (2009). Radicado MT N°: 20091340127371 de fecha 31-03-2009.

<https://mintransporte.gov.co/buscar/?tk=c34926f40e038a60e89befb9911d6809&q=ricardo+smith+quintero>

Ministerio de Transporte (2012). Resolución 0011268 *Por la cual se adopta el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones.* D-O 48637 del 7 de diciembre de 2012.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=92644>

Ministerio de Transporte (2022). Circular Externa 20224000000057 de fecha 29 de septiembre de 2022 <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11167/ministerio-de-transporte-expidio-una-nueva-circular-para-resolver-choques-simples-en-las-vias-del-pais/>

Presidencia de la República (1970) Decreto Ley 1344. *Por el cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre.* Agosto 4 de 1970. D-O 33139 de 1970.

https://www.camara.gov.co/sites/public_html/leyes_hasta_1991/decreto/1970/decreto_1344_1970.html