

Recuento normativo e histórico del Informe Policial de Accidentes de Tránsito IPAT

El informe policial de accidentes de tránsito es el registro documental mediante el cual las autoridades de tránsito de control operativo documentan las actuaciones que desarrollan en el marco de la atención de incidentes viales en nuestro país, este registro documental permite la recolección primaria de datos y se convierte en el insumo por excelencia para trazar métodos que nos permitan entender el fenómeno de la incidentalidad vial e igualmente, se convierte en la fuente objetiva que permite facilitar la implementación de políticas públicas en materia de seguridad vial en nuestro territorio.

Inicialmente tenemos que aclarar que en virtud del artículo 2 de la ley 769 del año 2002 la cual se erige como nuestro vigente Código Nacional de Tránsito Terrestre Automotor, no hablábamos del informe policial de accidentes de tránsito, sino del croquis, definido por la citada norma como: (...)“plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente”(…) En este sentido es necesario resaltar que el "croquis" era el nombre técnico del documento donde la autoridad de tránsito de control operativo diligenciaba el informe descriptivo del incidente vial. De hecho, actualmente es muy común que muchas autoridades de tránsito, abogados y ciudadanos en general sigan usando el término “croquis”, sin embargo, es importante aclarar que la utilización de este término, dejó de ser aplicada y técnicamente debemos referirnos a él como el informe policial de accidentes de tránsito. En efecto, con la expedición de la resolución 11268 del año 2012 que desarrollaremos más adelante, se impetra a nuestra normativa oficialmente el término informe policial de accidentes de tránsito¹.

En nuestro actual marco normativo el informe policial de accidentes de tránsito no se cataloga como un informe pericial perse, sino como un informe descriptivo. Este informe, a su vez, tiene unos criterios de evaluación propios, que no son los establecidos por el Código General del Proceso CGP, ni por el

¹ Osadía jurídica. Francisco Javier España Barraza

Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo CPACA para este tipo de registros documentales.... *La ratificación del informe debe hacerse según el protocolo establecido en el manual, es decir, que las preguntas planteadas en el proceso deben estar orientadas a establecer si el agente se ciñó al protocolo. Asimismo, el hecho de que el manual del diligenciamiento entienda que el informe policial de accidente de tránsito puede hacer parte de un proceso, implica que aquel debe ser considerado como un material probatorio, el cual se revisa en conjunto con otras pruebas², de lo anterior podemos colegir que en ningún caso el informe policial de accidentes de tránsito puede considerarse como la “prueba reina” de un proceso*, por el contrario debe ser valorado en conjunto con los demás elementos con vocación probatoria y en el contexto de las circunstancias de tiempo, modo y lugar como se presentaron los hechos.

Para entender en contexto la importancia del referido registro documental, en el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín durante el año 2021 se diligenciaron 40.936³ informes policiales de accidentes de accidentes de tránsito IPAT, segregados así: 24.272 IPAT de incidentes viales clasificados según su gravedad como con lesiones, 16.411 IPAT de incidentes viales clasificados según su gravedad como solo daños y 253 IPAT de incidentes viales clasificados según su gravedad como con muerte, registros documentales que se convierten en el informe descriptivo de las actuaciones desarrolladas por las autoridades de tránsito de control operativo en el marco de la atención de incidentes viales y que hacen parte de los acervos probatorios de procesos de carácter administrativo, civil y penal en despachos y dependencias judiciales de todo el territorio nacional.

La primera regulación que reglamentó la manera como se deben documentar las diferentes actividades que las autoridades de control de tránsito operativo realizan en el marco de la atención de incidentes viales en Colombia, fue el decreto 1344 del 4 de agosto del año 1.970 por medio del cual se expidió nuestro primer Código Nacional de Tránsito Terrestre, referente jurídico que en su momento se ocupó en esencia de las vías, de los vehículos y fragmentadamente del comportamiento de los conductores, instrumento

² Sentencia T-475/18 Corte Constitucional Colombiana

³ Fuente: Centro de Control de Tránsito de Medellín

normativo que en esencia se ocupó más de las cosas que de las conductas humanas. Para la época *la industria nacional automotriz era bien incipiente, el parque nacional automotor no era demasiado representativo y el servicio público de transporte era bastante precario*⁴.

Fue así entonces, como se reglamentó en el artículo 250 del citado precepto normativo, que *"en los casos de hechos en que resulten daños a personas, a los vehículos, inmuebles, muebles o animales, el Agente de Policía de Tránsito o Vial que conozca el hecho levantará un croquis descriptivo de sus pormenores..."* la citada norma fue ratificada en su totalidad mediante el artículo 104 de la Ley 33 del 3 de febrero de 1.986 y como primer hallazgo de este recuento cronológico, **se puede inferir objetivamente que el informe descriptivo que establece la forma como se documentaban las diferentes actividades que las autoridades de tránsito de control operativo realizan en el marco de la atención de incidentes viales desde el año 1.970 es prácticamente el mismo informe en su contenido que lo dispuesto hoy por el artículo 144 de la Ley 769 del 6 de julio del año 2002, denominado "Informe Policial" excepto en lo relacionado con el levantamiento de información sobre la "relación de los medios de prueba aportados por las partes" y la "descripción de las compañías de seguros y números de las pólizas de los seguros obligatorios..."** lo anterior traduce inicialmente, que la manera como documentamos hoy los incidentes viales en nuestro país, es prácticamente similar a como lo hacíamos en el año 1.970 es decir, hace 32 años.

Durante el año 2003 en nuestro país se vivía un caldeado ambiente social y político, por un lado y con la ocasión de la firma del Acuerdo de Santa Fe de Ralito entre el gobierno nacional y las Autodefensas Unidas de Colombia AUC, mediante el cual se gestó el fortalecimiento de la gobernabilidad democrática y el restablecimiento del monopolio de la fuerza en manos del Estado y por otro lado, el recrudecimiento del conflicto armado interno con la organización guerrillera insurgente de extrema izquierda FARC-EP. Ahora bien, en materia de incidentalidad vial perdimos la vida de 5.632 personas en incidentes viales y resultaron con lesiones no fatales otras 36.743 personas,⁵ claro está sin contar las miles de personas que resultaron lesionadas de manera no fatal y

⁴ El derecho de tránsito como subsistema jurídico, Víctor Hugo Vallejo

⁵ Forensis, datos para la vida. INMLCF. Año 2003

no accionaron penalmente por el presunto punible de lesiones personales culposas y por ello no tenemos estos registros.

Es así como el 23 de febrero del año 2004 el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 400 , mediante la cual se reglamentó el informe policial de accidentes de tránsito, se adoptó su formato y sus características y se instó al Ministerio de Transporte para que en un plazo no mayor de dos meses expidiera un manual para diligenciar el referido informe, el cual debería explicar en forma detallada la manera correcta en que se llenarán cada una de las casillas del formato y sus anexos por parte de las autoridades de tránsito de control operativo.

Como hecho de triste recordación, el 28 de abril en la ciudad de Bogotá una máquina recicladora de asfalto cayó encima de un bus escolar arrebatándoles la vida a 21 niños y 2 adultos.

Ese mismo año, el 28 de diciembre el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 4040, mediante la cual se estableció la obligatoriedad por parte de los organismos de tránsito y transporte de imprimir, diligenciar y controlar el informe policial de accidentes de tránsito e igualmente, señaló la prohibición de su modificación y de manera muy especial, pregonó su gratuidad.

El 13 de julio del año 2005 el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 1814, mediante la cual se amplió el tamaño establecido para la elaboración del croquis, entendiendo el croquis como la fijación topográfica de los hechos e igualmente se estableció que los organismos de tránsito, deben poner a disposición de los centros de conciliación que lo soliciten, fotocopia de los informes policiales de accidentes de tránsito.

De acuerdo con la información presentada por el INMLCF durante el año 2005 en Colombia perdimos la vida de 5.418 personas y resultaron con lesiones no fatales otras 37.691 personas,⁶ claro está sin contar las miles de personas que resultaron lesionadas de manera no fatal y no accionaron penalmente por el presunto punible de lesiones personales culposas y por ello no tenemos estos registros. Como hecho de triste recordación, el 7 de diciembre 19 personas

⁶ Forensis, datos para la vida. INMLCF. Año 2005

murieron y otras 25 resultaron heridas al caer a un abismo un bus de servicio intermunicipal que viajaba entre Bogotá y Pensilvania (Caldas).

Para el año 2006, el INMLCF reportó que perdimos la vida de 5.486 personas en incidentes viales y resultaron con lesiones no fatales otras 40.114 personas,⁷ claro está sin contar las miles de personas que resultaron lesionadas de manera no fatal y no accionaron penalmente por el presunto punible de lesiones personales culposas y por ello no tenemos estos registros. Del total de necropsias que se realizaron en Colombia, una quinta parte correspondieron a muertes por incidentes viales, ocupando el segundo lugar de muertes violentas en el país después de los homicidios.

El 29 de diciembre del año 2006, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 6020 de 2006, mediante la cual y después de más de 2 años de la exigencia establecida en las Resoluciones 400 y 4040 del año 2004, se adoptó el manual para diligenciar el informe policial de accidentes de tránsito, señalando que las autoridades de tránsito deberían realizar dentro de su respectiva jurisdicción el levantamiento de todos los incidentes viales que allí se presenten, diligenciando para ello el referido informe y adicionalmente deben reportar al Registro Nacional de Accidentes de Tránsito la información consignada en los informes policiales de accidentes de tránsito.

Durante el año 2007 el INMLCF reportó que perdimos la vida de 5.642 personas en incidentes viales y resultaron con lesiones no fatales otras 47.702 personas,⁸ claro está sin contar las miles de personas que resultaron lesionadas de manera no fatal y no accionaron penalmente por el presunto punible de lesiones personales culposas y por ello no tenemos estos registros.

Es así como el 17 de julio del año 2008, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 2838 de 2008, mediante la cual se instó a los organismos de tránsito para que reportaran diariamente el consumo de rangos del informe policial de accidentes de tránsito, el cual a partir de la expedición del presente referente normativo se le conocerá de manera abreviada como IPAT, e igualmente se estableció la obligación de estos de reportar al Runt la información de los incidentes viales y finalmente, se posibilitó el uso de las

⁷ Forensis, datos para la vida. INMLCF. Año 2006

⁸ Forensis, datos para la vida. INMLCF. Año 2007

tecnologías para la captura de la información digital del IPAT y su transmisión en tiempo real.

Durante los años 2009, 2010 y 2011 en Colombia perdimos la vida de 17.292 personas y resultaron con lesiones no fatales otras 119.291 personas⁹ en incidentes viales nuestro país, claro está sin contar las miles de personas que resultaron lesionadas de manera no fatal y no accionaron penalmente por el presunto punible de lesiones personales culposas y por ello no tenemos estos registros. Ante estas cifras encontramos evidencias objetivas de la incapacidad del gobierno nacional para intervenir un fenómeno que si bien es cierto es creciente en casuística y que genera afectaciones, personales, familiares, sociales y económicas inenarrables, se presenta como consecuencia de diversos factores que no son casualidades, sino que por el contrario son causalidades de años de políticas públicas sin enfoque, que no pueden mitigar un fenómeno que es perfectamente previsible y prevenible, dentro de un contexto que garantice e impulse la movilidad de forma segura, equitativa y sostenible para todos.

Es así como el 6 de diciembre del año 2012 llegamos al último y vigente referente normativo en la materia en nuestro país, la Resolución 11268 expedida por el Ministerio de Transporte, mediante la cual se adoptó un nuevo formato para el IPAT con su respectivo y muy detallado manual de diligenciamiento, e igualmente se estableció la posibilidad de su diligenciamiento en medios electrónicos.

Para no perder el contexto cronológico del presente relato, es importante no perder del escenario que la última semana del año 2013, específicamente el día 27 diciembre se expide la Ley 1702, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV y se reconoce como la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional y se le encomienda la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país.

Actualmente de los 239¹⁰ organismos de tránsito existentes en nuestro país de carácter municipal, distrital y departamental y a pesar que desde el año 2008 se permite la captura de la información de manera digital y la transmisión de

⁹ Forensis, datos para la vida. INMLCF. Años 2009, 2010 y 2011

¹⁰ RUNT, directorio de actores

la información en tiempo real, aunado a que desde el año 2012 se apertura la posibilidad del diligenciamiento en medios electrónicos del IPAT, ningún organismo de tránsito ha dado el salto tecnológico que la Ley permite y que la sociedad en su conjunto demanda, pues no es dable que en pleno siglo XXI estemos en medio de conflictos intersubjetivos entre partes involucradas en incidentes viales, dirimiendo la responsabilidad penal por una muerte, la adopción de subrogados penales como la detención domiciliaria o la reparación económica por unas afectaciones patrimoniales, teniendo como parte probatoria un informe descriptivo diligenciado de manera manuscrita, muchas veces con una grafía ilegible y con una fijación topográfica realizada a mano alzada con ayuda de reglas y regletas, algunas veces con grandes errores técnicos en la aplicación de los métodos de fijación topográfica y en otros casos, con errores en la transcripción de la información del incidente vial.

Al respecto, es importante reconocer que para que el IPAT puede hacer parte de un proceso judicial para determinar la responsabilidad administrativa, civil o penal en nuestro país, debe alinearse con unos requisitos de criterio y unos requisitos de forma, los primeros (de criterio) se entienden como la elaboración técnica, veraz, clara, completa y efectiva del informe policial de accidente de tránsito; mientras que los segundos (de forma) hacen referencia a la elaboración del informe policial de accidente de tránsito con letra legible, sin tachones ni enmendaduras y esto genera una relación infranqueable con el deber de diligencia que deben pregonar todos los organismos de tránsito del país al garantizar la veracidad y claridad de la información consignada en él e igualmente, de propender su diligenciamiento en medios electrónicos y transmisión de información en tiempo real.

Finalmente, me permito colegir que estamos en mora de reaprender la manera como las autoridades de tránsito de regulación normativa gestionan la seguridad vial y la planificación urbana en sus territorios e igualmente, de actualizar la manera como se gestiona la atención los incidentes viales en vía y consecuentemente, su documentación, es decir, estamos en mora de actualizar el formato policial de accidentes de tránsito IPAT.

Nota: Textos resaltados de color amarillo información para destacar.

Por: Arles Giovanni Arias Jiménez
Secretaría de Movilidad de Medellín
Unidad de Proyectos de Innovación en Movilidad UPIM
Observatorio de Movilidad de Medellín OMM