



Rama Judicial

República de Colombia

JUZGADO SEXTO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE IBAGUÉ

Ibagué, veintiuno (21) de febrero de dos mil veintitrés (2023)

RADICADO	73001-33-33-006-2020-00203-00
MEDIO DE CONTROL:	REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTE:	LUZ ARGENIS VELOZA MARTÍNEZ Y OTROS
DEMANDADO:	POLICÍA NACIONAL, MUNICIPIO DE IBAGUÉ y OTROS
ASUNTO:	RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL

I. ANTECEDENTES

Surtido el trámite legal y de conformidad con lo establecido en el artículo 179 y 187 del C.P.A.C.A., se procede a dictar sentencia en el proceso que en ejercicio del medio de control de reparación directa promovieron **LUZ ARGENIS VELOZA MARTÍNEZ, ALEXIS MARÍN VELOZA y EDUARD STIVEN VELOSA MARTÍNEZ** en contra de la **POLICÍA NACIONAL, el MUNICIPIO DE IBAGUÉ, la señora GRACIELA RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ-ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO APARQUEADERO TOLIMA, y la COMPAÑÍA ASEGURADORA SOLIDARIA DE COLOMBIA**

1. PRETENSIONES

1.1 Que se declare que las demandadas son solidaria, administrativa y patrimonialmente responsables por los perjuicios materiales (lucro cesante) e inmateriales (morales, afectación grave a los bienes o derecho constitucional y convencionalmente amparados) causados a los demandantes con ocasión del fallecimiento de Giseth Alejandra Ruíz Velosa (q.e.p.d).

1.2 Que como consecuencia de la anterior declaración, se condene de manera solidaria a las accionadas a pagar las siguientes sumas y conceptos:

- **Por concepto de perjuicios morales**

- 1.- Para Luz Argenis Veloz Martínez (madre de la víctima), 100 S.M.M.L.V
- 2.- Para Alexis Marín Veloz y Eduard Stiven Veloz Martínez (hermanos de la víctima), 50 S.M.M.L.V

1.3 Condenar al Municipio de Ibagué - Secretaria de Tránsito, Transporte y de la Movilidad; Policía Nacional, Graciela Rodríguez Rodríguez, Establecimiento de Comercio "APARQUEADERO TOLIMA" y, la Compañía Aseguradora Solidaria de Colombia, a reconocer y pagar a favor de los demandante los perjuicios a título de afectación grave a los bienes o derecho constitucional y convencionalmente amparados, en la suma que se precisa a continuación: i) Para Luz Argenis Veloz Martínez, la suma correspondiente a 100 S.M.L.M.V y, ii) Para Alexis Marín Veloz y Eduard Stiven Veloz Martínez en calidad de hermanos de la víctima, 50 S.M.L.M.V para cada uno

1.4 Condenar a las demandadas a pagar por concepto de perjuicios materiales (lucro cesante) a favor de los demandantes la suma de ciento setenta y siete millones ciento cuarenta y cinco mil doscientos pesos M/cte (\$177.145.200)

1.5 Que las sumas reconocidas sean debidamente ajustadas conforme lo dispone el artículo 187 de la Ley 1437 de 2011.

2. HECHOS

Como fundamento de sus pretensiones, el apoderado de la parte accionante expuso los hechos y omisiones que a continuación se relacionan:

2.1. Que Giseth Alejandra Ruíz Velosa (q.e.p.d), nació el 11 de febrero de 1999, y su núcleo familiar esta conformado por Luz Argenis Veloza Martínez (madre) y, sus hermanos, Alexis Marín Veloza y Eduard Stiven Velosa Martínez.

2.2 Que el 17 de agosto de 2018, la señorita Ruíz Velosa, falleció a la edad de 19 años, como consecuencia de las heridas sufridas en accidente de tránsito, cuando se desplazaba como acompañante en la motocicleta de placas MYG 95 A

2.3 Que en el hecho se vieron involucrados dos (2) vehículos, uno tipo grúa de placas ZIP 928 y una motocicleta de placas MTG 95 A, la cual era conducida por Wilder Stiven Molina Jiménez, quien según informe de tránsito No 790 del 17 de agosto de 2018, fue codificado por incurrir en la infracción 143.

2.4 Que la señora Graciela Rodríguez Rodríguez es propietaria del Establecimiento de Comercio Aparqueadero Tolima y, el 02 de abril de 2018, adquirió el vehículo grúa de placas ZIP 928, para servicio particular.

2.5 Que según lo informado a través de oficio No. S – 2018 – 079568 -COMAN – ASJUR – 1.10 del 10 de noviembre de 2018, el día de los hechos, el vehículo grúa de placas ZIP 928, se encontraba acompañando a la Policía, ejecutando actividades relacionadas con tránsito, según orden de servicios No. 214 del 16 de agosto de 2018 y, autorización de la Secretaría de Tránsito, Transporte y de la Movilidad de Ibagué a través de Resolución No. 035 del 16 de enero de 2013.

2.6 Que el 12 de agosto de 2019, la parte actora radicó ante el municipio de Ibagué, petición encaminada a obtener información sobre: (i) copia del contrato suscrito entre el Municipio de Ibagué y el Establecimiento de Comercio “APARQUEADERO TOLIMA”, propiedad de la señora Graciela Rodríguez Rodríguez, o del acto administrativo que lo autorizó para la guarda, custodia y operación de grúas para remolque de los vehículos inmovilizados; (ii) Certificación del contrato o resolución vigente para el 17 de agosto de 2018, para la operación de grúas para el remolque de vehículos inmovilizados; (iii) vigencia de la póliza de responsabilidad extracontractual para operación de grúas y, (iv) Sí la grúa de placa ZIP 928 propiedad de Graciela Rodríguez Rodríguez y al servicio del Establecimiento de Comercio Aparqueadero Tolima se encontraba reportada ante el organismo de tránsito de esta ciudad.

2.7 Que el Director Operativo y de la Movilidad a través de oficio No. 0078524 del 03 de septiembre de 2019, informó “*Me permito manifestar que la Alcaldía Municipal de Ibagué, a través de la Secretaria de Movilidad, NO ha suscrito ninguna clase de contrato con el establecimiento de comercio “Parqueadero” o “Aparcadero Tolima” (sic), para la prestación de servicio de guarda y custodia de vehículos inmovilizados, así como tampoco para la operación de grúas; lo que se ha realizado desde administraciones anteriores, es otorgar una autorización al parqueadero por medio de Acto Administrativo para el desarrollo de dicha actividad*”, adicional a ello, refirió que para, el 17 de agosto de 2018, la Resolución que se encontraba vigente era la No. 0035 del 16 de enero de 2013, a través de la cual el municipio autorizó al Establecimiento de Comercio Aparqueadero Tolima propiedad de Graciela RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ para la guarda y custodia de los vehículos inmovilizados; y para la operación de las grúas para el remolque de los vehículos inmovilizados; frente al segundo interrogante, respondió “*La póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual que se encontraba vigente para el 17 de agosto de 2018, es la número 480-80-994000000140 expedida por la Agencia Aseguradora Solidaria de Colombia, de fecha 20 de octubre de 2017.*” Y, en lo que respecta a tercer interrogante, señaló que el multicitado vehículo estaba reportado ante la autoridad de tránsito

2.7 Con respecto a la Resolución No. 0035 del 16 de enero de 2013, el apoderado de la parte actora manifiesta que no contempla la operación de grúas fuera de las instalaciones del Parqueadero, sino que solo alude al servicio de parqueadero para los vehículos inmovilizados.

2.8 Que con el fin de obtener el reconocimiento y pago de los perjuicios derivados del fallecimiento en accidente de tránsito de Giseth Alejandra Ruíz Velosa (q.e.p.d), presentaron reclamación ante la Gerencia de indemnizaciones Seguros Generales – Aseguradora Solidaria de Colombia, y, ésta a su vez, a través de comunicación No. RSI 123992 de fecha 24 de diciembre de 2019, informó que no tenía cobertura bajo el amparo de la póliza de responsabilidad Civil Extracontractual No. 480 – 80 – 9940000000140, precisando que, solo cubre eventos ocurridos dentro de los predios del asegurado.

2.9 Que el 12 de agosto de 2019, remitieron a la señora Graciela Rodríguez RODRÍGUEZ, petición de documentos relacionados con la operación de la grúa ZIP 928, de su propiedad; no obstante, la misma se negó a recibirlos.

3. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

3.1. POLICÍA NACIONAL

Guardó silencio

3.2 MUNICIPIO DE IBAGUÉ ¹

En su contestación, el Municipio de Ibagué se opuso a la prosperidad de las pretensiones, en tanto considera que los hechos no son consecuencia de una falta o falla en el servicio, por lo que no es posibles que se les atribuya responsabilidad.

Señaló que el deceso de Giseth Ruíz Velosa se produjo en medio de una práctica ilegal de motos, denominado “piques”, por tal razón, fue la víctima que de manera voluntaria y bajo su propia responsabilidad se expuso a un riesgo que tuvo un desenlace fatal.

En tales circunstancias, aludió a la Ley 769 de 2002, para indicar que es clara en señalar que cada uno de los actores en las calles deben adoptar conductas seguras, y comportamientos que no pongan en riesgo la integridad física propia ni la de los semejantes.

Explicó que, para el 18 de agosto de 2018, se encontraba vigente el convenio interadministrativo No. 1896 del 02 de octubre de 2017, suscrito entre el Municipio de Ibagué y la Policía Nacional, para la regulación y control del tránsito y transporte en la ciudad de Ibagué; y se encontraba autorizado el parqueadero denominado “APARCADERO TOLIMA” propiedad de la señora Graciela Rodríguez, pero para prestar única y exclusivamente los servicios de guarda y custodia, mas no estaba habilitado para prestar el servicio de grúa.

Formuló como excepciones: *“Culpa exclusiva de la victima y hecho de un tercero; inexistencia de nexo causal entre el daño y el hecho generador*

3.3 GRACIELA RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ como persona natural y propietaria del ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO “APARCADERO TOLIMA”²

En el escrito de contestación, la apoderada judicial se opuso a las pretensiones de la demanda, por considerar que no existen fundamentos de hecho y de derecho para atribuir responsabilidad por el siniestro donde falleció Giseth Alejandra Ruíz Velosa (q.e.p.d)

Propuso como excepciones: *“inexistencia de prueba de perjuicios; inexistencia de responsabilidad de la demandada señora Graciela Rodríguez y del Aparqueadero Tolima, Inexistencia de nexo causal, culpa exclusiva de un tercero, concurrencia de culpas entre la victima y el conductor de la motocicleta de placas MYG 95 a y, la excepción genérica”.*

3.4 ASEGURADORA SOLIDARIA DE COLOMBIA³

El apoderado de la aseguradora contestó la demanda y se opuso a las pretensiones.

¹ Carpeta030Contestación_Demanda_Municipio_Ibagué_20210222 del Exp. Electrónico

² Carpeta027ContestaciónDemandaAparqueaderoTolima20201218 del Exp. Electrónico

³ Carpeta018ContestacionDemandaAseguradoraSolidariaDeColombia20201109 del Exp. Electronico

Explicó que la póliza No. 480-80-994000000140, para el día 17 de agosto de 2018, se encontraba vigente, sin embargo, la misma se constituyó para amparar los perjuicios que se ocasionen dentro del parqueadero ubicado en la carrera 1 N°21-123 barrio La Estación de la ciudad de Ibagué, razón por la cual objetaron la reclamación presentada por el apoderado de la parte actora.

Propuso las excepciones de *“Tasación excesiva del perjuicio, límites y amparos cubiertos en la póliza de responsabilidad civil extracontractual No.480 -80 – 994000000140, ausencia de cobertura por no cumplir con lo señalado descrito como objeto del seguro; límite de la eventual responsabilidad o de la eventual obligación indemnizatoria a cargo de mi representada y a favor del convocante: valor asegurado, deducible; obligación condicional del asegurador; las exclusiones de amparo expresamente previstas en las condiciones generales de la póliza de responsabilidad civil extracontractual; cualquier otro tipo de excepción de fondo que llegare a probarse y que tenga como fundamento la Ley o el contrato de seguro recogido en las pólizas de responsabilidad civil extracontractual.”*

4. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

4.1. Parte demandante

El apoderado de los accionantes, señaló en esta oportunidad procesal, que con las pruebas aportadas y recaudadas a lo largo de la actuación se logra evidenciar, la responsabilidad de las demandadas en los hechos en que perdió la vida Giseth Alejandra Ruíz Velosa.

Señaló que está demostrado que el vehículo tipo grúa de placa ZIP 928, de propiedad de la señora Graciela Rodríguez Rodríguez, el día de los hechos era conducido por el señor Wilder Stiven Molina Jiménez y, se encontraba bajo la coordinación, dirección, control y operaciones de la Policía Nacional en el lugar de los hechos.

Refiere también, la existencia de un vínculo jurídico entre la propietaria del vehículo grúa y, la secretaria de Tránsito, Transporte y de la Movilidad y, la utilización de la grúa en un procedimiento efectuado por la Policía Nacional según orden de servicios No. 214 de 2018.

Hizo alusión al informe de la Policía de Tránsito y, al bosquejo topográfico para indicar que, no existe la menor duda que el vehículo se encontraba parqueado en la berma y, fue puesto en marcha por su conductor sin respetar la prelación de los demás vehículos, lo cual cerró en forma diagonal el paso de la motocicleta, que aunado al cierre sorpresivo de los agentes del ESMAD (informe de reconstrucción) formaron una trampa mortal que al desestabilizar la motocicleta, hizo que sus ocupantes se estrellaran contra la grúa.

Aseguró que en los sucesos del 17 de agosto de 2018, intervinieron varios factores: *“i) Los uniformados de la Policía nacional adelantaban un operativo de tránsito improvisado “reten nocturno en un sitio sin iluminación adecuada”, sin la utilización de los elementos mínimos de seguridad vial exigidos por las normas de tránsito. No*

contaban con elementos tales como: Luces, conos reflectivos, detectores de velocidad; ii) Según el perito de reconstrucción de accidentes de tránsito la grúa se encontraba apagada. Esto significa que, además de estar atravesado sobre la vía, este vehículo automotor no contaba con los sistemas de luces, ni conos reflectivos y ningún medio que pudiera advertir a los ocupantes de la motocicleta que iban en marcha y, en consecuencia, prevenir el accidente de tránsito; iii) Las unidades policiales que cerraron el eje de avance de la motocicleta, iv) El operador de la grúa que atravesó su vehículo automotor sobre la vía, v) La presencia de la grúa en el lugar de los hechos sin contar con las pólizas de responsabilidad civil extracontractual y, vi) La omisión en el control por parte de la autoridad de tránsito debido a que esta le prestaba un servicio público infringiendo las normas de tránsito”.

Adicionalmente, discrepó de la manifestación de que la motocicleta participaba en piques ilegales, por considerar que carecen de respaldo probatorio y, reiteró que, de acuerdo con lo informado por la Secretaría de Tránsito, Transporte y de la Movilidad de Ibagué, el Establecimiento de Comercio Aparqueadero Tolima estaba autorizado para la guarda y custodia de vehículos inmovilizados y para la operación de las grúas para el remolque de los vehículos inmovilizados.

Por lo anterior, considera que debe accederse a las pretensiones de la demanda y como consecuencia reparar integralmente a los demandantes.

4.2. PARTE DEMANDADA

4.2.1. POLICÍA NACIONAL

En sus alegaciones finales, la apoderada judicial de la accionada, solicita se denieguen las súplicas de la demanda por presentarse concurrencia de culpas y/o culpa de un tercero.

Señaló, que en el accidente de tránsito concurrieron factores como la negligencia, impericia, imprudencia, e inobservancia de las leyes y reglamentos, para el efecto, indicó que el día de los hechos la secretaria de Tránsito Municipal en coordinación con la Policía Metropolitana de Ibagué se encontraba ejecutando controles y operativos tendientes a prevenir piques ilegales, y la víctima junto con su acompañante participaban en dicha actividad, no obstante, quien conducía la motocicleta no contaba con licencia de conducción.

De ese modo, consideró que el señor Omar Giovanny Salas Acosta conductor de la motocicleta no tenía la idoneidad para conducir dicho vehículo, y pesar de eso, se desplazaba con exceso de velocidad, desconociendo normas de tránsito y, participando en actividades ilegales, es decir, omitió el deber de cuidado con resultado final el fallecimiento de su compañera.

Luego de transcribir apartes del informe pericial, y de las lesiones sufridas por el señor Salas Acosta, señaló que se debe tener en cuenta que la actividad de conducción de vehículos participa en la creación del riesgo que la misma entraña, por lo que tiene la obligación de extremar las medidas de seguridad, para evitar

causar daños a si mismo y a otros, por tal razón debe asumir los riesgos que asuma por imprudencia en la ejecución de una actividad peligrosa.

En igual sentido, indicó que ni el croquis ni el informe de tránsito son pruebas únicas y definitivas en los procesos de responsabilidad civil, por accidentes de tránsito, sin embargo, los mismos gozan de presunción de autenticidad, acierto y veracidad que puede ser desvirtuada por la parte interesada, demostrando incoherencias o errores en el croquis o en el informe de tránsito, o, la causa probable con declaración de testigos que dejen en evidencia los errores en el contenido de esos documentos. La ausencia de elementos que contradigan lo allí consignado hace que la presunción de veracidad sea suficiente para dar por probada la responsabilidad de alguno de los intervinientes, lo que no se probó dentro del presente asunto.

En virtud de lo antes mencionado solicita se nieguen las pretensiones de la demanda.

4.2.2. MUNICIPIO DE IBAGUÉ

En sus alegatos de conclusión, la apoderada del ente territorial, solicitó se denieguen las súplicas de la demanda, toda vez que durante el proceso se logró demostrar que la víctima el día de los hechos se transportaba como acompañante en la motocicleta de placa MYG95A, realizando actividades ilegales, como lo son piques.

Explicó que, la Policía Nacional y el Municipio de Ibagué son las autoridades llamadas a regular y controlar el tránsito y transporte en el municipio, desde el ámbito de su competencia, la Policía está llamada a controlar la movilidad y la seguridad vial y es la encargada de llevar a cabo los operativos contra las carreras ilegales, de modo que se pueda garantizar la seguridad de las vías.

Dicha actividad conllevó a que la Policía realizara operativos de tránsito en el sector, los cuales al ser evadidos por la víctima y su acompañante que se movilizaban a alta velocidad, ocasionó que chocaran con otro vehículo. En criterio de la profesional del derecho, el accidente fue consecuencia de una cadena de errores, entre, los que, además del exceso de velocidad, los ocupantes de la motocicleta no portaban casco ni chaleco, lo cual desconoce lo señalado en la resolución No. 23385 de 2020.

En ese escenario, planteó que la conducta del motociclista y su acompañante que decidieron poner en riesgo su vida y, la de los demás usuarios de la vía, fueron la causa del deceso de Giseth Alejandra Ruíz Velosa; el operativo de la Policía no fue el responsable.

En igual sentido, arguyó que la presencia de la grúa en el lugar de los hechos no es por razones imputables al municipio, pues, de acuerdo con lo establecido en el convenio interadministrativo No. 1896 del 2 de octubre de 2017, habían delegado en la Policía el control operativo de tránsito y transporte en el municipio, por tanto, los resultados del mismo no les resultan imputables.

Agregó, que la Secretaria de Movilidad (Secretaria de Tránsito, Transporte y de la Movilidad) profirió Resolución 0035 del 16 de enero de 2013, autorizando al parqueadero “Aparcadero Tolima” para recibir vehículos inmovilizados por siniestros y/o infracciones de tránsito o transporte, de suerte que la presencia de la grúa en el lugar de los hechos no tiene relación de causalidad con la autorización del parqueadero.

Precisó que, la Policía Nacional y el Municipio de Ibagué son las autoridades llamadas a regular y controlar el tránsito y transporte en el municipio, dentro de las competencias que a cada entidad corresponde, por lo tanto, es la Policía el organismo llamado a controlar la movilidad y la seguridad vial y es la encargada de llevar a cabo los operativos contra las carreras ilegales, que permiten restaurar la seguridad de las vías.

En conclusión, solicitó despachar desfavorablemente las pretensiones de la demanda, en cuanto alega que, en este caso, la exposición de la víctima y su actuar reprochable e irresponsable generó su deceso.

4.2.3 GRACIELA RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ (Persona Natural y representante legal del Parqueadero Tolima)

La apoderada judicial, en los alegatos de conclusión señaló que de acuerdo con las pruebas que militan el plenario, no se probó grado alguno de responsabilidad del Aparqueadero Tolima y/o de la señora Graciela Rodríguez, en los hechos en lo que falleció la señora Giseth Alejandra Ruíz Velosa.

En su criterio, con el informe pericial probaron que el responsable directo del accidente de tránsito fue el conductor de la motocicleta de placas MYG -95, quien, al transitar con exceso de velocidad, sin cumplir las normas de tránsito y transporte, y sin portar elementos de protección reglamentarios ocasionó el accidente.

Igualmente, acreditaron que la grúa estaba inmóvil, lo que demuestra que el accidente fue causado por la impericia e, imprudencia del motociclista. En su criterio se configura el eximente de responsabilidad “culpa exclusiva de la víctima”, en tanto de manera voluntaria decidió acompañar al conductor y participar en una carrera ilegal, lo cual no solo desconoció la normatividad vigente, sino que expuso su vida a un riesgo. En su sentir, la presencia de la grúa en el lugar de los hechos, no tiene relación de causalidad con la autorización del Aparqueadero Tolima, sino que hacia parte del operativo policial contra carreras ilegales, su presencia no tiene que ver con el resultado.

En virtud a lo anterior, solicito se denieguen las pretensiones de la demanda.

4.2.4 ASEGURADORA SOLIDARIA DE COLOMBIA

En sus alegaciones finales, el apoderado indicó que conforme a los elementos de prueba arrimados al expediente no están llamados a responder por las pretensiones de la demanda, en razón a que no se acreditó la existencia de una póliza de

responsabilidad que ampare los daños causados por el vehículo automotor Grúa de placas ZIP 928.

II. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS DEL DESPACHO

5. PROBLEMA JURÍDICO PLANTEADO

Procede el despacho a determinar si, ¿las accionadas son administrativa y patrimonialmente responsables por los perjuicios de índole material y moral padecidos por los demandante con ocasión del fallecimiento de GISETH ALEJANDRA RUÍZ VELOSA en accidente de tránsito causado cuando se transportaba como pasajera de una motocicleta, y colisionó con una grúa que al parecer estaba acompañando a la Policía de Tránsito, sin contar con autorización para operar fuera de las instalaciones del parqueadero “APARQUEADERO TOLIMA” y sin tener pólizas obligatorias de responsabilidad civil extracontractual?.

6. TESIS QUE RESUELVEN EL PROBLEMA JURÍDICO PLANTEADO

6.1 Tesis de la parte accionante

Las entidades demandadas son administrativa y patrimonialmente responsables por los perjuicios causados a los demandantes con ocasión del fallecimiento de GISETH ALEJANDRA RUÍZ VELOSA (q.e.p.d), como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 17 de agosto de 2018, en el que se presentaron una secuencia de eventos que contribuyeron al desenlace fatal, la falta de elementos para visualizar a los policiales, la ausencia de luces del camión, la presencia de dos unidades en la vía y, la ubicación de la grúa, fueron determinantes en la el resultado.

6.2. Tesis de la parte accionada

6.2.1. Policía Nacional

Manifiesta que las pretensiones no tienen vocación de prosperidad, en atención a que el accidente se ocasionó por culpa exclusiva de un tercero, pues, conducía sin licencia de tránsito, con exceso de velocidad y, desarrollando actividades de piques ilegales, en otras palabras, refiere que el accidente fue producto de la infracción al deber objetivo de cuidado, pues en el presente caso, la víctima y su acompañante fueron imprudentes, en tanto, se sometieron a un riesgo al participar en una actividad peligrosa.

6.2.2 Municipio de Ibagué

Considera que no está llamado a responder por las pretensiones de la demanda, en razón a que no existe nexo de causalidad entre el daño y la actuación de la administración, pues si bien para la fecha de los hechos el municipio de Ibagué a través de acto administrativo autorizó al parqueadero “APARCADERO TOLIMA” para recibir vehículos inmovilizados por siniestros y/o infracciones de tránsito o transporte, lo cierto es que la presencia de la grúa en el lugar de los hechos no tiene relación de causalidad con dicha autorización.

6.2.3 Graciela Rodríguez Rodríguez (Persona Natural y representante legal del Parqueadero Tolima)

No están llamados a responder patrimonialmente por los perjuicios sufridos por la parte actora, pues, el daño alegado es consecuencia de la falta de pericia e imprudencia del conductor de la motocicleta y su acompañante que decidieron participar en una carrera ilegal, por tanto, dadas las circunstancias de hecho, el suceso fue responsabilidad del motociclista, pues la presencia de la grúa en el lugar de los hechos no determinó el resultado, como quiera que estaba apagada debido a que hacía parte del operativo policial.

6.2.4 Aseguradora Solidaria de Colombia

Considera que no puede ser declarado civilmente responsable por los hechos objeto del presente medio de control, en razón a que la póliza que les sirvió de fundamento para ser llamada dentro del presente asunto, únicamente cubre los eventos que ocurren dentro de las instalaciones del predio “Aparcadero Tolima”, en virtud a ello, como el daño proviene de hechos ocurridos en accidente de tránsito en la Variante – Ibagué, Km 3 + 650 metros, la compañía no está llamada a responder en el evento de una condena.

6.3. Tesis del despacho

Al demostrarse que el hecho dañoso fue producto del ejercicio de una actividad peligrosa, que es imputable a la grúa por ser quien tuvo mayor injerencia en el accidente que generó la muerte de la joven RUÍZ VELOSA, y como quiera que no existe prueba alguna respecto de que el daño sea imputable a las entidades del Estado aquí demandadas, se procederá a declarar la responsabilidad civil extracontractual de quién detentaban la propiedad y custodia del rodante referido, sin embargo, y como quiera que se presentó el fenómeno de la concurrencia de culpas, se reducirá el quantum indemnizatorio en un 50%.

En cuanto a la Compañía de Seguros se acreditó que el amparo contratado se relaciona con los daños ocurridos dentro del predio en donde funciona el parqueadero, mas no cubre la responsabilidad civil extracontractual de la grúa de placas ZIP 928, de ahí que no es posible ordenar el pago de los perjuicios a reconocer.

7. HECHOS PROBADOS JURÍDICAMENTE RELEVANTES

1. Que la señorita Giseth Alejandra Ruíz Velosa (q.e.p.d.) nació el 11 de febrero de 1999 y, falleció el 17 de agosto de 2018	Documental. <u>Registro civil de nacimiento No. 28401687 y, Registro Civil de Defunción indicativo Serial No. 06027364</u> “archivo003Anexo1Caso Giseth Alejandra q.e.p. dPdf6 -9 del expediente electrónico
2. Que Giseth Alejandra Ruíz Velosa (q.e.p.d) era hija de Luz Argenis Velosa Martínez y hermana de Alexis Marín Velosa y de Eduardo Stiven Velosa Martínez	Documental: <u>Registros civiles de nacimiento Nos. 28401687, 11352836 y, 18916227</u> (archivo003Anexo1Caso Giseth Alejandra q.e.p.dPdf10del expediente electrónico)

<p>3. Que Giseth Alejandra Ruíz Velosa se encontraba matriculada en el SENA adelantando formación en <i>Tecnólogo en sistemas de Gestión Ambiental</i>, y se le registro novedad de retiro del proceso de formación, por fallecimiento.</p>	<p>Documental: <u>Constancia del 22 de julio de 2020, expedida por el subdirector del Centro de Industria y Construcción del SENA</u></p> <p>(archivo003Anexo1CasoGiseth Alejandra q.e.p.d Pdf12-19del expediente electrónico)</p>
<p>4. Que el fallecimiento de la señorita Giseth Alejandra Ruíz Velosa, se registró el 17 de agosto de 2018, a eso de las 22:46, en accidente de tránsito, clase choque, ocurrido en la Variante Ibagué, a la altura del KM 3+650 mts, cuando se desplazaba como tripulante de la motocicleta de placas MYG -95 A, marca Yamaha, modelo 1998, color negro, conducida por Omar Giovanni Salas Acosta cuando colisionó con el vehículo camión tipo grúa de placas ZIP 928, conducido por el señor Wilder Estiven Molina Jiménez. En el hecho también resultó herido el señor Omar Giovanni Salas Acosta quien fue atendido en el Hospital Federico Lleras Acosta de Ibagué, por presentar: <i>“trauma craneoencefálico leve, herida en rodilla izquierda, trauma en rodilla derecha”</i></p> <p>- Que en la hipótesis del accidente se codificó al vehículo 01 – Camión Grúa, con la infracción “V 01 143”</p>	<p>Documental. <u>Informe Policial de Accidentes de tránsito No. C - 000790</u></p> <p><u>-Acta de inspección técnica a cadáver – FPJ-10 del 17 de agosto de 2018</u></p> <p>(archivo004Anexo2CasoGiseth Alejandra q.e.p.d Pdf1-3del expediente electrónico)</p> <p><u>-Informe Pericial de Clínica Forense No. IBIBG – DSTLM – 0334 – 2019 del 10 de enero de 2019, examinado Omar Giovanni Salas Acosta</u></p> <p>(Archivo056ContestaciónOficioNo.0624 PolicíaMetib20210812)</p>
<p>5. Que el vehículo automotor de placas ZIP 928, presenta las siguientes características: -Marca DODGE Línea RAM 4000 Modelo 1998 Color Blanco Clase de vehículo Camión Tipo de carrocería: Grúa Propietaria: Rodríguez Rodríguez Graciela</p>	<p>Documental: <u>Licencia de tránsito No. 10015821896 del 02 de abril de 2018, Certificado de tradición No. 21174</u></p> <p>(archivo004Anexo2CasoGiseth Alejandra q.e.p.d Pdf4del expediente electrónico)</p>
<p>6. Que la señora Rodríguez Rodríguez se encuentra inscrita en el Registro Mercantil bajo el No. 181682, desarrolla como actividad económica <i>“servicio de parqueadero</i> y es propietaria del Establecimiento <i>“Aparqueadero Tolima”</i></p>	<p>Documental: <u>Certificado de Matricula Mercantil de persona Natural</u></p> <p>(archivo003Anexo1Caso Giseth Alejandra q.e.p.d Pdf20,21del expediente electrónico)</p>
<p>7. Que la Fiscalía General de la Nación por el accidente de tránsito ocurrido el 17 de agosto de 2018, en el que falleció Giseth Alejandra Ruíz Velosa inició investigación bajo el radicado No. 730016000450201802305, por el delito de homicidio culposo, la cual le correspondió a la Fiscalía Novena Delegada ante los Juzgados Penales del Circuito de la Unidad de Vida, con sede en Ibagué.</p> <p><i>“El accidente de produce cuando la nombrada conducía la motocicleta marca Yamaha Línea RX115S, placa MYG 95 A, color negro Níquel, modelo 1998 ...</i></p>	<p>Documental. <u>Certificación del 05 de julio de 2019, expedida por la Fiscalía Novena Delegada ante los Juzgados Penales del Circuito de la Unidad de Vida con sede en la ciudad de Ibagué</u></p> <p>(archivo004Anexo2CasoGiseth Alejandra q.e.p.d Pdf 18 del expediente electrónico)</p>

<p>Según informe ejecutivo realizado por la Policía de tránsito, el accidente se produce cuando la motocicleta colisiona con el vehículo de placas ZIP928, cuyo conductor se identifica como WILDER STIVEN MOLINA JIMENEZ ... “</p>	
<p>8. Que el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, el 18 de agosto de 2018, realizó inspección técnica al cadáver de Giseth Alejandra Ruíz Velosa, y en el informe de necropsia, concluyó:</p> <p>“...CONCLUSIÓN PERICIAL: Corresponde a una mujer joven, identificada mediante cotejo dactiloscopia, quien en accidente de tránsito fallece por traumatismo contundente severo, el cual se corrobora con los hallazgos de necropsia como lo es la presencia de extensa fractura craneal en bisagra, lesiones pulmonares por contusión y desaceleración. El tipo de lesiones observadas evidencian trauma contundente por desaceleración súbita y lesiones por arrastre.</p> <p>Causa básica de muerte: ACCIDENTE DE TRÁNSITO (Trauma contundente) Manera de muerte (Accidente de Tránsito)</p>	<p>Documental: <u>Informe Pericial de Necropsia No.2018010173001000408 del 18 de agosto de 2018</u></p> <p>(archivo004Anexo2CasoGiseth Alejandra q.e.p.d Pdf 24 -28del expediente electrónico)</p>
<p>9. Que el 17 de agosto de 2018, la Policía Nacional según orden de servicios No. 214, desarrollaba procesos misionales de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (Movilidad y Prevención de la accidentalidad vial), que permitan organizar y intervención de la variante Ibagué, desde boquerón – glorieta Payandé.</p>	<p>Documental: <u>Oficio S – 2018 – 079568 - COMAN – ASJUR 1.10 del 10 de noviembre de 2018</u></p> <p>(Archivo005ANEXO 3 Giseth Alejandra q. e. p. d Pdf 1 del expediente electrónico)</p> <p><u>-Orden de servicios No.214 / SUBCO-COSEC-38.9 del 16 de agosto de 2019</u></p> <p>(Archivo055ApoderadaPolicíaNacional RemiteDocumentación20210812Pdf3-15 del Exp.Electronico)</p> <p><u>-Oficio GS – 2021 – 056702 - COMAN – ASJUR 1.10 del 12 de agosto de 2021</u></p> <p>(Archivo056ContestaciónOficioNo.0624 PoliciaMetib20210812)</p>
<p>10. Que la Secretaria de Transito, Transporte y de la Movilidad aprobó autorización del Aparcadero Tolima de propiedad de la señora Graciela Rodríguez Rodríguez para que reciban vehículos inmovilizados por los agentes de tránsito o guardas de tránsito por hechos relacionados o derivados de nomas de tránsito o transporte</p>	<p>Documental: <u>Oficio No. 0078524 del 03 de septiembre de 2019</u> <u>-Resolución 0035 del 16 de enero de 2013</u></p> <p>“archivo004Anexo2CasoGiseth Alejandra q.e.p.d Pdf 10, 14 -28del expediente electrónico</p>

<p>11. Que la señora Graciela Rodríguez Rodríguez constituyó póliza de seguro responsabilidad civil extracontractual No. 480 – 80 -994000000140 vigencia 25-10-2017 a 25-10-2018, cuyo amparo es <i>“predios, labores y operaciones”</i></p>	<p>Documental: <u>Oficio No. 0078524 del 03 de septiembre de 2019</u> <u>-Póliza Seguro Responsabilidad Civil Extracontractual No. 480 – 80 - 994000000140</u> (archivo004Anexo2CasoGiseth Alejandra q.e.p.d Pdf 10, 15 – 16 del expediente electrónico)</p>
<p>12. Que los demandantes radicaron ante la Compañía Aseguradora Solidaria de Colombia reclamación de indemnización por la muerte de la señorita Giseth Alejandra Ruíz Velosa (q.e.p.d), afectando la póliza No. 480 – 80 - 994000000140; la cual fue despachada de forma desfavorable, argumentando que <i>“...el objeto es amparar al Asegurado contra los diferentes eventos para el riesgo descrito en la caratula de la póliza, donde registra: Parqueadero”</i>.</p>	<p>Documental: <u>Reclamación radicada ante la Compañía Aseguradora Solidaria de Colombia, el 22 de noviembre de 2019</u> (archivo004Anexo2CasoGiseth Alejandra q.e.p.d Pdf 24- 37del expediente electrónico)</p>
<p>13. Que para el 17 de agosto de 2018, la Policía Metropolitana de Ibagué en conjunto con el Municipio de Ibagué se encargaban de regular y controlar el tránsito y transporte en la Jurisdicción del Municipio de Ibagué.</p>	<p>Documental: Memorando No. 24.30 – 2021 – 063410 y Convenio interadministrativo de Cooperación No. 1896 del 2 de octubre de 2017, celebrado entre la Policía Nacional y el Municipio de Ibagué (Archivo083MunicipioDelbaguéAllega Documental20211202)</p>

8. RESPONSABILIDAD DEL ESTADO

El artículo 90 de la Constitución Política de Colombia establece que el Estado debe responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas y se requiere de la concurrencia de varios elementos a saber: **(i)** el daño antijurídico, **(ii)** la imputabilidad jurídica y fáctica del daño a un órgano del Estado.

El **daño antijurídico** es entendido en la jurisprudencia contencioso administrativa como *“la lesión de un interés legítimo, patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación de soportar, que no está justificado por la ley o el derecho”*, en otros términos, aquel que se produce a pesar de que *“el ordenamiento jurídico no le ha impuesto a la víctima el deber de soportarlo, es decir, que el daño carece de causales de justificación”*⁴.

De acuerdo a una debida interpretación del artículo 90 Constitucional, el Consejo de Estado⁵ ha enseñado, que la responsabilidad del Estado se origina, de un lado, cuando existe una lesión causada a la víctima que no tiene el deber jurídico de soportar y, de otro, cuando esa lesión es imputable fáctica y jurídicamente a una autoridad pública.

⁴ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección C. Consejero Ponente: Jaime Orlando Santofimio Gamboa. Bogotá, D.C., nueve (9) de mayo de dos mil doce (2012). Radicación número: 68001-23-15-000-1997-03572-01(22366).

⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, C.P. Dr. Alier Eduardo Hernández Enríquez, de fecha 01 de marzo de 2006.

Dicha tesis fue avalada por la Corte Constitucional en sentencia C-333 de 1993, en donde expresó, que además de constatar la antijuridicidad del daño, el juzgador debe elaborar un juicio de imputabilidad que le permita encontrar un título jurídico distinto de la simple causalidad material que legitime la decisión.

Al referirnos a la **imputación jurídica y fáctica**, debemos remitirnos a lo explicado por la sección tercera de nuestro máximo órgano de cierre, que considera que *“imputar, para nuestro caso, es atribuir el daño que padeció la víctima al Estado, circunstancia que se constituye en condición sine qua non para declarar la responsabilidad patrimonial de este último (...) la imputación del daño al Estado depende, en este caso, de que su causación obedezca a la acción o a la omisión de las autoridades públicas en desarrollo del servicio público o en nexos con él, excluyendo la conducta personal del servidor público que, sin conexión con el servicio, causa un daño”*⁶

A partir de la disposición constitucional señalada, la jurisprudencia y la doctrina contencioso administrativa han desarrollado distintos regímenes de responsabilidad imputables al Estado, como (i) el subjetivo, que se basa en la teoría de la falla del servicio y (ii) el objetivo, que obedece a diferentes situaciones en las cuales la entidad demandada está llamada a responder, por un lado, con ocasión del ejercicio de actividades peligrosas o la utilización de elementos de la misma naturaleza, caso en el cual se habla del régimen del riesgo excepcional, y por otro, debido a la ruptura de la igualdad frente a las cargas públicas, caso en el cual estamos en presencia del régimen del daño especial, por ende, corresponde al Juez analizar los hechos de cada caso concreto y determinar el régimen de responsabilidad aplicable, para resolver el asunto sometido a su consideración de acuerdo con los elementos probatorios allegados, aunque el demandante haya encuadrado el contencioso en un título de imputación disímil, pues en acciones de reparación directa, domina el principio de *iura novit curia*.

En síntesis, existe una cláusula general de responsabilidad patrimonial del Estado, en forma de mandato imperativo, aplicable a todas las autoridades estatales y en todos los ámbitos de la responsabilidad, siendo una garantía para los administrados, con la consecuente obligación para el Estado de repetir contra sus agentes, cuando la administración pública haya resultado condenada y se demuestre la culpa grave o el dolo de los mismos.

Ahora bien, al amparo de la jurisprudencia del Consejo de Estado⁷, los daños causados con ocasión del manejo de vehículos automotores deben examinarse a través del lente del régimen objetivo de responsabilidad, bajo el título de imputación del riesgo excepcional por el ejercicio de una actividad esencialmente peligrosa. En este marco de análisis, a la parte demandante le basta con demostrar que la actividad peligrosa fue la fuente real del daño cuyo resarcimiento solicita, mientras que la entidad demandada debe acreditar la existencia de una causa extraña –el/

⁶ Sentencia del 21 de octubre de 1999, expediente 10948, M.P. Alier Eduardo Hernández Enríquez.

⁷ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 23 de junio del 2010, exp. 19007, C.P. Enrique Gil Botero; sentencia de 3 de diciembre del 2007, exp. 20008, C.P. Ruth Stella Correa Palacio; sentencia de 31 de agosto del 2006, exp. 14868, C.P. Mauricio Fajardo Gómez; entre otras.

hecho exclusivo de la víctima, el hecho exclusivo y determinante de un tercero o la fuerza mayor– para exonerarse de responsabilidad.

9.1 RESPONSABILIDAD DEL ESTADO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

La Sección Tercera del Consejo de Estado en sentencia de unificación del 19 de abril de 2012, determinó que el artículo 90 de la Constitución Política no privilegió ningún régimen de responsabilidad, por lo que es deber del juez encuadrar cuál es aplicable al caso concreto⁸.

En este sentido, la jurisprudencia ha afirmado respecto de la conducción de vehículos automotores, que los daños causados con ocasión de dicha actividad generan responsabilidad, cuando se comprueba el daño, la violación de las normas cuyo acatamiento hubiera evitado la producción del hecho dañoso y el nexo de causalidad entre la actuación u omisión de la administración y los perjuicios ocasionados⁹.

En relación con lo anterior, en sentencia del 12 de febrero de 2014, dentro de la radicación 25000-23-26-000-1999-02103-01(28548) la Sección Tercera del Consejo de Estado, con ponencia del Dr. Hernán Andrade Rincón, dijo:

“(…) Sin perjuicio de lo antes señalado, en lo que se refiere a las demandas de responsabilidad derivadas del ejercicio de la actividad peligrosa de conducción de vehículos automotores, ha entendido la Sala que es posible aplicar un régimen de responsabilidad objetiva, riesgo excepcional¹⁰, en el cual el factor de imputación de responsabilidad se deriva de la potencialidad de peligro que entraña la conducción de automotores y que, de llegar a concretarse ese riesgo, conlleva para quien la ejerce la obligación de indemnizar por los daños que se llegaren a causar.

En virtud de ese título de imputación objetivo, el demandante tiene la obligación de probar que el daño causado tiene su origen en una conducta de acción u omisión de la Administración, para que se pueda deducir su responsabilidad patrimonial, sin entrar a analizar la licitud de la conducta del Estado que, para el efecto, resulta irrelevante. A su vez, la Administración, para excluir su responsabilidad deberá acreditar la presencia de una causa extraña: el hecho exclusivo de la víctima, la fuerza mayor o el hecho exclusivo y determinante de un tercero.

No obstante lo dicho, también ha señalado la Sección que si del material probatorio allegado al proceso se concluye que el daño se deriva de una falla del servicio imputable al ente demandado, será precisamente bajo este título subjetivo de imputación que deba resolverse el caso, en virtud de que a través del análisis que el juez contencioso administrativo lleva a cabo en el proceso de reparación, cumple una labor de pedagogía hacia la Administración, dirigida a que ésta adopte medidas encaminadas a que su conducta no se repita y, además, porque en ese caso, la entidad estatal podrá repetir contra sus agentes o ex agentes, si éstos actuaron con culpa grave o dolo.

Respecto de la falla del servicio probada ha de decirse que surge a partir de la comprobación de haberse producido como consecuencia de una violación – conducta activa u omisiva- del contenido obligacional a cargo del Estado determinado en la Constitución Política y en la Ley, lo cual, como ya se dijo, constituye una labor de diagnóstico por parte del juez, de las falencias en las que habría incurrido la Administración y que implica un consecuente juicio de reproche

⁸ Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 19 de abril de 2012. Rad.: 21515.

⁹ Sentencia de 9 de diciembre de 2011. Sección Tercera. M.P. Stella Conto Díaz del Castillo. Expediente No. 22211

¹⁰ Al respecto ver entre otras sentencias la proferida el 27 de julio de 2000, Exp. 12099 y el 3 mayo de 2007, Exp. 25020.

respecto de ella. Por su parte, la entidad pública demandada solo podrá exonerarse de la declaratoria de responsabilidad en dicho evento si prueba que su actuación no configuró vulneración de ese contenido obligatorio que le era exigible, es decir, que acató los deberes a los que se encontraba obligada – positivos o negativos- o, también, al igual que en el régimen objetivo, si demuestra que medió una causa extraña.” (Resalta el despacho)

En reciente oportunidad, señaló nuestro máximo órgano de cierre: ¹¹

“En este sentido, reconoció la existencia de regímenes en los cuales no es necesario acreditar el acaecimiento de una falla en el funcionamiento del servicio para que la Administración sea declarada responsable. Justamente, en los denominados regímenes de responsabilidad “sin culpa” o “sin falta” la obligación de indemnizar a cargo del Estado puede ser declarada con independencia de que la actividad de este o la conducta de sus agentes se encuentre plenamente conforme con el ordenamiento jurídico, como sucede en el que se fundamenta en el riesgo excepcional¹².

Igualmente ha indicado que cuando se trata de la producción de daños originados en el despliegue por parte de la entidad pública o de sus agentes de actividades peligrosas, como lo es la conducción de automotores, a quien corresponde jurídicamente la guarda de la actividad, es quien quedará obligado a responder por los perjuicios que se ocasionen por la concreción del riesgo creado¹³. No obstante, se ha establecido que “la presunción de ser guardián puede desvanecerla el propietario si demuestra que transfirió a otra persona la tenencia de la cosa en virtud de un título jurídico, como el de arrendamiento, el de comodato, etc., o que fue despojado inculpablemente de la misma, como en el caso de haberle sido robada o hurtada”¹⁴.

Así mismo, frente al reparto de la carga de la prueba que tiene lugar en litigios en los cuales esta materia sea objeto de controversia, se ha advertido, en forma reiterada, que al actor le bastará con probar la existencia del daño y la relación de causalidad entre éste y el hecho de la Administración, realizado en desarrollo de la actividad riesgosa y que para que la entidad sea exonerada deberá probar la existencia de una causa extraña¹⁵.

Ahora bien, en lo que respecta a la responsabilidad extracontractual de particulares en el desarrollo de las actividades peligrosas, el Consejo de Estado, en sentencia del 20 de agosto de 2020, señaló que existen dos precedentes claramente definidos: (i) el fijado por la Sección Tercera del Consejo de Estado, que señala que la responsabilidad de particulares se juzga con base en normas de derecho privado, pese a que el estudio de esa responsabilidad lo realice la jurisdicción de lo contencioso administrativo, y (ii) el señalado por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, que prevé una presunción de responsabilidad en los casos de actividades peligrosas (como la conducción de vehículos) y únicamente admite como eximente la causa extraña (fuerza mayor, hecho de un tercero o culpa de la víctima). Para el efecto, precisó que, en los casos de actividades peligrosas como la conducción de vehículos, existe una presunción de culpa del agente y que solo puede desvirtuarse con la acreditación de una causa extraña (fuerza mayor, hecho de un tercero o culpa de la víctima), en ese sentido, en la citada decisión,

¹¹ Consejo de Estado, Sección Tercera, C.P. Nicolás Yepes Corrales, veinte (20) de septiembre de dos mil veintiuno (2021), Rad. 76001-23-31-000-2010-00734-01 (43409)

¹² Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencias del 11 de febrero de 2009, Rad.: 17.145; Sentencia del 26 de marzo de 2008, Rad.: 16.530; Sentencia del 12 de octubre de 2017, Rad.: 51634.

¹³ Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 30 de noviembre de 2006, Rad.: 15473; Sentencia del 4 de diciembre de 2007, Rad.: 16.827.

¹⁴ Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 8 de mayo de 2019, Rad.: 46858

¹⁵ Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencias del 14 de junio de 2001, Rad.: 12.696; Sentencia del 27 de abril de 2006, Rad.: 27.520; Sentencia del del 24 de marzo de 2011, Rad.: 19.032

hizo alusión a las siguientes providencias de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia:

“3.3.1. La sentencia del 15 de septiembre de 2016¹⁶, en relación con la conducción de vehículos, la Corte indicó lo siguiente:

Tratándose del ejercicio de actividades peligrosas, la Sala en desarrollo de lo previsto en el artículo 2356 del Código Civil, tiene decantado que la responsabilidad se juzga al abrigo de la “[...] presunción de culpabilidad [...]”. Cualquier exoneración, por tanto, debe plantearse en el terreno de la causalidad, mediante la prueba de un elemento extraño (fuerza mayor o caso fortuito, hecho de un tercero o culpa exclusiva de la víctima). [...] De donde, se reitera, con fundamento en el sistema de imputación de culpa presunta contemplado en el artículo 2356 del C.C, por supuesto diferente del de culpa probada del canon 2341 ejusdem, solo le es posible al convocado desvirtuar la responsabilidad atribuible, demostrando cualquiera de las causas extrañas referidas en precedencia.

3.3.2. En el mismo sentido, en sentencia del 12 de junio de 2018¹⁷, la Corte señaló lo siguiente:

(...)

7.4.1. En cuanto atañe al tipo de responsabilidad civil descrito en el cargo, la misma corresponde a la prevista en el artículo 2356 del Código Civil, esto es, la originada por el ejercicio de actividades peligrosas, la cual consagra una presunción de responsabilidad que opera en favor de la víctima de un daño causado producto de una labor riesgosa, aspecto que la releva de probar su existencia de la culpa en el acaecimiento del accidente y, por tanto, para que el autor del mismo sea declarado responsable de su producción, sólo le compete demostrar la conducta o hecho antijurídico, el daño y la relación de causalidad entre éste y el perjuicio. Por ello, es el sendero en nuestro ordenamiento de múltiples actividades que entrañan una franca y creciente responsabilidad objetiva.

[...]

No obstante, en todas las referidas hipótesis, la Sala ha sostenido de manera uniforme y reiterada, que el autor de la citada responsabilidad sólo puede eximirse de ella si prueba la ocurrencia del elemento extraño, esto es, la fuerza mayor, el caso fortuito, y la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, “más no con la demostración de la diligencia exigible, es decir, con la ausencia de culpa”.

[...]

Y de otro, según lo preceptúa el artículo 2357 del Código Civil, cuando en la producción del daño participan de manera simultánea agente y lesionado, circunstancia que no quiebra el “nexo causal, indiscutiblemente conduce a una disminución proporcional de la condena resarcitoria impuesta eventualmente al demandado, la cual, se estimará dependiendo el grado de incidencia del comportamiento de la propia víctima en la realización del resultado lesivo. (negrillas propias)

[...]

Así las cosas, la problemática de la concurrencia de actividades peligrosas se resuelve en el campo objetivo de las conductas de víctima y agente, y en la secuencia causal de las mismas en la generación del daño, siendo esa la manera de ponderar el quantum indemnizatorio”.

9.2 EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD

Para que exista responsabilidad del Estado debe probarse el daño y que el mismo sea imputable a la entidad, no obstante, el demandado podrá liberarse de

¹⁶ Expediente 25290-31-03-002-2010-00111-01.

¹⁷ Expediente 11001-31-03-032-2011-00736-01.

responsabilidad demostrando ausencia de falla, causa extraña, o rompimiento del nexo causal.

La jurisprudencia del Consejo de Estado ha señalado que, en aquellos eventos en los que se alegue una causal para excluir la responsabilidad, se debe acreditar: **i) su irresistibilidad; (ii) su imprevisibilidad; y (iii) su exterioridad** respecto del demandado. Sobre el particular, la citada Corporación señaló:

“Respecto de las características que debe reunir una causal para que excluya de responsabilidad, la Sección Tercera del Consejo de Estado, de tiempo atrás, ha señalado que ésta debe ser irresistible, imprevisible y externa. En relación con cada una ha indicado que la irresistibilidad consiste en que el daño resulte inevitable, la imprevisibilidad alude al hecho de que se trate de un acontecimiento súbito, sorpresivo, excepcional, de rara ocurrencia y que no obstante la diligencia y cuidado que se tuvo para evitarlo, de todas maneras, ocurrió. Por su parte la exterioridad implica que ha de tratarse de un suceso o acaecimiento por el cual no tenga el deber jurídico de responder la accionada^{18,19.}”

Respecto la eximente de responsabilidad de culpa exclusiva de la víctima, precisó:

“...Respecto de la culpa exclusiva de la víctima, eximente alegada por la entidad demandada, la Sala ha señalado que para que exima de responsabilidad, la participación de la víctima debe resultar determinante en la producción del daño y específicamente “debe estar demostrada además de la simple causalidad material según la cual la víctima directa participó y fue causa eficiente en la producción del resultado o daño, el que dicha conducta provino del actuar imprudente o culposo de ella, que implicó la desatención a obligaciones o reglas a las que debía estar sujeta”²⁰, aspecto que significaría que el daño no pueda ser imputable al demandado en tanto que se rompe uno de los elementos de la responsabilidad, esto es el nexo de causalidad.”²¹

Conforme a lo anterior, el despacho entrará a analizar la responsabilidad del Estado en relación con los pronunciamientos anteriormente decantados, en el que bien sabemos que, para poder declarar dicha responsabilidad a la administración, deberá verificarse la existencia de dos elementos, a saber, **i)** la existencia de un daño antijurídico y; **ii)** la imputación del daño a la acción u omisión de la autoridad pública.

10. DE LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO

10.1 EL DAÑO

De acuerdo con lo probado en el proceso, se encuentra demostrado que Giseth Alejandra Ruíz Velosa falleció, el 17 de agosto de 2018, conforme se acredita con el registro civil de defunción indicativo serial No06027364²².

¹⁸ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencia de 26 de mayo de 2010, C.P.: MAURICIO FAJARDO GÓMEZ, Exp. 18800.

¹⁹ C.E., Sección Tercera, CP JOSÉ ROBERTO SÁCHICA MÉNDEZ, 19 de febrero de dos mil veintiuno (2021), Rad, 76001-23-31-000-2010-01230-01(52639)

²⁰ Consejo de Estado. Sentencia de 23 de marzo de 2017. Consejero Ponente Hernán Andrade Rincón. Exp. 44127

²¹ Exp.52639

²² Pág.8 archivo “003Anexo1CasoGisethAlejandra q.e.p.d” del expediente electrónico

Que la señorita Ruíz Velosa presentó las siguientes lesiones, plasmadas en el informe pericial de necropsia No. 2018010173001000408 del 18 de agosto de 2018, así²³:

“...PRINCIPALES HALLAZGOS DE NECROPSIA

Abrasiones en región mandibular lateral Izquierda, con equimosis amplias, sangrado por conductos auditivos externos, equimosis en región iliaca bilateral de predominio al lado izquierdo. Escoriaciones las rodillas. Al interior se observa trauma severo dado por hematoma subgaleal temporal bilateral, fractura de los huesos temporales que se continúan por la base del cráneo, para desplazar en dos porciones anterior y posterior la base del mismo (fractura en bisagra). Hay marcada movilidad alto – occipital, el encéfalo muestra cambios sutiles en su consistencia y forma en la base en especial hacia el puente...

*Causa básica de muerte: ACCIDENTE DE TRÁNSITO (Trauma contundente)
Manera de muerte: ACCIDENTE DE TRÁNSITO*

De esta manera, se tiene acreditado el daño, por tanto, al configurarse el primer elemento de la responsabilidad, es procedente analizar sí el mismo es imputable a las entidades accionadas y a los particulares demandados.

10.2. LA IMPUTACIÓN

Sea lo primero indicar que, en materia de seguridad vial, la Ley 769 de 2002²⁴, regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas en donde internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3º, son autoridades de tránsito, entre otros, los Gobernadores y los alcaldes; la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte, y, según el párrafo 1º, las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

En lo que respecta a las reglas de comportamiento del conductor, pasajero o peatón, la citada ley, establece que quien forme parte en el tránsito, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir, las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito. En consonancia con lo anterior, el artículo 109, ibidem, dispone “*Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5o., de este código.*”

Respecto a las condiciones de modo, tiempo y lugar, en el presente proceso se encuentra acreditado:

²³ Pag.24-28, archivo004Anexo2 Caso Giseth Alejandra q. e. p. d del Exp. Elec.

²⁴ “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

2. Que, de acuerdo con la certificación expedida por la Fiscalía Novena Delegada ante los Juzgados Penales del Circuito de la Unidad de Vida con sede en Ibagué y, según informe ejecutivo realizado por la policía de tránsito, el accidente se produjo cuando la motocicleta colisiona con el vehículo de placas ZIP928, cuyo conductor se identifica como Wilder Stiven Molina Jiménez.

3. Que el 14 de noviembre de 2018, la señora Graciela Rodríguez Rodríguez – administradora del Establecimiento de Comercio “*Aparqueadero Tolima*” fue entrevistada por la Fiscalía 9º Unidad de vida, quien con relación al señor Wilder Estiven Molina Jiménez indicó que era el conductor y, prestaba sus servicios al Parqueadero Tolima por turnos o por contrato de obra o labor, como operario de una grúa, cuando se requiere un servicio. La anterior información se extracta del informe investigador de campo FPJ -11²⁶.

4. Que por los hechos ocurridos en los que perdió la vida la señorita Giseth Alejandra Ruíz Velosa, la Fiscalía General de la Nación abrió la noticia criminal número 730016000450201802305 en contra de Omar Giovanni Salas Acosta, conductor de uno de los vehículos involucrados y sobreviviente del mismo, por el delito de homicidio culposo quien al rendir interrogatorio detalló lo ocurrido el 17 de agosto de 2018, así²⁷:

“El día 17 de agosto de 2018, eran más o menos las nueve y cuarenta de la noche y yo me encontraba en mi casa en el barrio Villas de Guarara, ese día yo estaba dialogando con mi novia vía WhatsApp y quedamos de ir a la variante a mirar los piques (carreras de motos), con un amigo de nombre Cristian López. Ese día subí a recogerla en la casa de ella, el cual está ubicada en el barrio la Estación y de ahí salimos para la variante de esta ciudad. Yo pase por ella como a eso de las Diez y media de la noche e iba en la moto RX 115 de propiedad de mi novia Giseth Alejandra Ruíz Velosa. De ahí salimos para la variante y mi amigo Cristian iba en otra moto acompañado de una amiga de él, el cual no le sé el nombre. Ese día lléganos a la variante como a eso de las diez y cuarenta y cinco de la noche, y al llegar observe que había como unas quince motos aproximadas y estaban parqueadas sobre la berma de la vía, por el carril subiendo más arriba del puente de la Cartagena. Al llegar nosotros me parqueé por ahí y esperamos unos minutos y nos percatamos que los piques ya habían pasado. ... De ahí me despedí de mi amigo y arranqué en la moto en dirección hacia arriba, ósea hacia el barrio Boquerón y como a escasos cuatro o cinco metros donde termina el separador hice el retorno o una U y cogí en dirección hacia la parte de abajo y vi que una camioneta de la Policía Nacional venia como persiguiendo al resto de motos que se encontraban en la parte de abajo, como yo iba por el carril bajando, vi que unos policías habían cogido unas motos pero yo seguí bajando normalmente y al instante que iba exactamente donde habían agarrado la otras motos veo que dos policías estaban sobre la berma del carril derecho y dirigen hacia mí, con la intención de atravesarse y los dos policías me secaron la tonfa con intención de hacerme caer y es ahí en donde maniobré la moto esquivándolos y quedo en el carril derecho bajando y a escasos dos o un metros veo que una grúa me cierra el paso con la intención de que no pasara y es ahí en donde yo colisiono con la grúa por el costado izquierdo de la grúa ya que no me dio tiempo de frenar. Solo recuerdo hasta el momento en que colisioné con la grúa. Pregunto: Manifiésteme al despacho si en el lugar de los hechos había algún tipo de puesto de control por parte de la Policía Nacional totalmente señalizado. Contestó: No señor. Ese día cuando nosotros llegamos a la variante no había nada de policías. Los policías

²⁶ Archivo059ExpedienteRemitidoFiscalia9Delegada20210820Pdf 13-17 Y 21-23

²⁷ Archivo059ExpedienteRemitidoFiscalia9Delegada20210820

*aparecieron con policías del ESMAT al momento que yo iba ya de salida, incluso ellos se subieron en contravía por la variante. ... **Pregunto:** Manifiésteme al despacho si usted logro identificar algún policía que se le lanzo pegarle con la tonfa. **Contestó:** No señor, solo vi que uno tenía un chaleco verde y el otro era como del ESMAT.(sic)”*

7. Vale señalar que, a instancia de la demandada - señora Graciela RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, se arrimó al expediente Informe Técnico Pericial, Refutación y Reconstrucción Analítica de Accidente de Tránsito Terrestre, el cual fue sometido a contradicción de la prueba y, obra en el plenario(archivo064ApoderadaParteDemandadaAllegaDictamenPericial2021108).

El citado informe arrojó las siguientes conclusiones (Pdf60):

1. *“El resultado del software RACTT donde se aplicaron los modelos físicos de variación de velocidad con velocidad final mayor a cero más la velocidad final que mostró el velocímetro congelado y el modelo físico de suma de velocidades, su resultado determinó objetivamente que la velocidad de circulación de la motocicleta momentos antes del impacto era de 103.87km/h.*
2. *El resultado del software RACTT donde se aplicó el modelo físico de variación de velocidad con velocidad final mayor a cero con la velocidad final conocida que mostró el velocímetro congelado de 68km/h; determinó objetivamente que la velocidad de impacto de la motocicleta con la grúa era 78.52km/h.*
3. *La velocidad final de la motocicleta después de haber tenido la desaceleración impactando contra el tercio posterior izquierdo y las ruedas duales posteriores izquierdas de la grúa, desaceleración con el tercio medio produciendo roturas doblamientos y fricciones en la grúa, el impacto de la víctima contra el paral izquierdo cara posterior de la cabina, proyección de la víctima y el desenganche que presentó la motocicleta con la grúa; posteriormente presentó volcamiento lateral izquierdo e impacto de la misma contra la superficie del suelo, produciéndose en la misma un bloqueo mecánico de la guaya del velocímetro y a su vez la aguja quedó registrando de manera congelada la velocidad final post impacto de 68km/h.*
4. *Según los resultados del software RACTT con la aplicación del modelo físico de EVITABILIDAD, se pudo establecer objetivamente que el accidente para el conductor de la motocicleta era evitable por ser sus resultados mayores que (0); Resultado Mínimo Distancia detención a velocidad legal de 30 km/h era de: 11.72 [m]. Resultado Mínimo Distancia disponible para detención: 300 [m]. Resultado Mínimo Evitable (+ mayor que cero) Inevitable (- menor que cero): 278.28 [m]. El resultado indicaba que el motociclista tenía disponible 278.28mts en su recorrido antes de observar la grúa estacionada para disminuir la velocidad; parar o realizar alguna maniobra efectiva para evitar el choque.*
5. *La grúa momentos antes del accidente según versión del testigo se encontraba estacionada y apagada por la berma del sector derecho de en el sentido Ibagué – Bogotá; por lo tanto, la grúa se encontraba apagada estacionada como un objeto fijo, dejando disponible el carril izquierdo y gran parte del carril derecho del mismo sentido.*
6. *La grúa momentos después de estar apagada por el sector de la berma según versión del testigo; en el lugar se encontraban dos agentes del ESMAD vestidos de negro entre ellos una femenina; ejerciendo control a los vehículos que se encontraban realizando piques ilegales; escuchan a lo lejos una moto que viene a alta velocidad votando pistones (explosiones del motor), la femenina le apunta con una arma al conductor de la grúa y le manifiesta que la atraviese; el conductor se queda inmóvil como se encontraba antes con la grúa apagada; el mismo testigo continúa su relato manifestando que se observa al motociclista que viene a toda velocidad como a 140km/h, y que la cabrilla le vibraba; acto seguido, los agentes del ESMAD le salen a su paso y le hacen el pare, en ese momento el motociclista cambia su trayectoria hacia el carril derecho por donde se encontraba la grúa, pierde el control y se estrella inicialmente contra la parte posterior izquierda de la grúa.*

7. *La motocicleta impacta los tercios anterior y medio lateral derecho contra las ruedas duales y el planchón de la carrocería costado izquierdo de la grúa; debido a la velocidad de 78.52km/h, inercia y masa; la motocicleta se encarrila con trayectoria de atrás hacia adelante por el filo del planchón de la grúa llevando directo a la parrillera (víctima) impactando su cabeza contra el paral posterior izquierdo de la cabina de la grúa.*
8. *La velocidad máxima permitida en el tramo de vía se encontraba reglamentada por la señal vertical reglamentaria SR30 de velocidad máxima permitida de 30km/h; ubicada a 300mts antes del lugar de impacto sobre el puente de la Cartagena.*
9. *En el tramo de vía se encontraban las señales horizontales de piso de líneas de pare a una distancia de 300mts antes del punto de impacto; las cuales indicaban al motociclista que debía reducir la velocidad y si era necesario, parar*
10. *Según datos relevados por policía judicial en el respectivo informe policial de diligenciamiento de accidentes de tránsito (IPAT), más la inspección realizada al lugar en la misma hora que sucedieron los hechos un día después, se pudo determinar objetivamente que el lugar se encontraba con iluminación artificial buena; las lámparas iluminarias de la vía se encontraban funcionando correctamente; por lo tanto el motociclista transitaba por una superficie plana, recta y con buena iluminación*
11. *El ancho de la vía en el sentido Ibagué – Bogotá; en el lugar o punto de impacto tenía una anchura de 6,42mts, de los cuales la grúa ocupaba 1.20mts, quedando disponible a la motocicleta 5.22mts, para pasar.*
12. *La distancia de proyección de la víctima después de haber impactado contra la parte posterior izquierda de la cabina con la grúa era de 5.12mts mas adelante.*
13. *En Colombia los piques son ilegales, las competencias no cumplen con las condiciones mínimas de seguridad; la velocidad de diseño geométrico de la vía está diseñada de acuerdo a las características de la vía y circunstancias del lugar de ahí nace la velocidad máxima permitida de proyecto o reglamentada de la zona; en las competencias, comparten la vía con los demás usuarios que transitan en el lugar, poniéndolos en peligro sin tener parte del mismo; las velocidades de las competencias superan los límites de velocidad en zonas urbanas; donde la velocidad máxima permitida es de 30km/h, según el artículo 74 de la ley 769 de 2002 agosto 6; las competencias las realizan por categorías de acuerdo a los cilindrajes de los vehículos; en el caso de las motocicletas son engalladas y adaptadas alterando las especificaciones técnicas de la misma; por lo tanto los piques son ilegales, por transitar en exceso de velocidad donde ponen en peligro las vidas de quienes compiten y de los demás usuarios de la vía.*
14. *.El análisis físico de la forma de ocurrencia del hecho, junto a la configuración del impacto, el lugar de la calzada donde sobrevino el mismo, y la cinemática que involucró al conductor de choque; permitieron informar que el señor OMAR GIOVANNY SALAS ACOSTA transitaba en exceso de velocidad junto con la acompañante, el motociclista teniendo conciencia de que se encontraba haciendo piques ilegales, que la policía realizaba operativos de control; por evadir varios puestos de control que se encontraban realizando en ese lugar, el motociclista a alta velocidad la cual era de 103.87km/h, pistoniando el motor de su motocicleta; con una distancia de percepción de 300mts, distancia que comprendía desde el puente de la Cartagena hasta el punto de impacto o lugar donde se encontraba la grúa estacionada; en el sentido Ibagué - Bogotá; estando disponible el carril izquierdo y gran parte del carril derecho con una anchura de 5.22mts, con superficie de rodadura bueno, iluminación artificial buena y superficie plana; con los frenos de su motocicleta en mal estado, los agentes del ESMAD le salen a su paso por el carril izquierdo y le hacen el pare; el motociclista por querer evadirlos cambia su trayectoria del carril izquierdo al carril derecho a alta velocidad pierde el control de su motocicleta; el tiempo y la distancia no fueron suficientes para evitar el choque y se estrella con los tercios anterior y medio lateral derecho de su motocicleta contra el tercio posterior (llantas duales izquierdas y planchón de la carrocería) de la grúa, la cual se encontraba apagada por el sector de la berma del costado derecho; el impacto ocurre a 1.20mts de la orilla de la línea de borde del costado derecho de la vía; el manillar derecho de la motocicleta impacta contra el tercio y borde posterior lateral izquierdo y la barra telescópica derecha de la motocicleta se fractura al impactar contra el rin de la rueda externa dual posterior lateral izquierda de la grúa; la motocicleta a una velocidad de 78.52km/h,*

inercia, masa y fuerza centrífuga de se desliza por la línea que se forma con el borde del planchón de la grúa por el costado lateral izquierdo produciendo la desaceleración de la unidad rodada, al seguir impactando contra el tanque y estribo de la carrocería de la grúa; de esta manera la pasajera sale expulsada hacia adelante impactando la cabeza contra el borde posterior izquierdo del par de la cabina; la motocicleta rompe, fricciona y dobla estructuras de la grúa desenganchándose y termina volcada por el costado lateral izquierdo, girada con dirección hacia Ibagué; al contacto del velocímetro con la superficie del suelo bloquea la guaya quedando inmóvil (congelado) y a su vez la aguja del mismo registrando una velocidad final de 68km/h (velocidad post impacto), la pasajera después de la desaceleración contra la parte posterior de la cabina sale proyectada en vuelo por una distancia de 5.12mts hasta caer sobre el carril izquierdo dejando lago hemático el cual fue acotado en el bosquejo topográfico por policía judicial.

15. *Con la aplicación del software faro zone 2d y las mediciones realizadas por fotogrametría forense, se pudo establecer objetivamente que el punto de impacto se encontraba a 1.20mts de la línea de borde del carril derecho y 5.22mts de la línea de borde del carril izquierdo; y el lugar de impacto del vehículo donde actuaron las fuerzas de colisión se encontraban en la motocicleta por los tercios anterior y medio lateral derecho de la misma y en la grúa en los tercios posterior y medio lateral izquierdo, la cual se encontraba estacionada en la berma del costado derecho.*

16. *Con respecto a la hipótesis como causa probable del accidente de tránsito, registrada por policía judicial, se pudo determinar que de acuerdo al relevamiento de los elementos materia de prueba (EMP) y evidencias físicas (EF), efímeras y perdurables se establece que la unidad de Policía Judicial que conoció el caso, al determinar la codificación de la causa del accidente, sólo codificó al conductor de la grúa con el siguiente código: 143. Según el manual de diligenciamiento de accidentes de tránsito, resolución 00011268 expedida por el ministerio de transportes numerales 3.2 del conductor en general: establece como código 143 la hipótesis: “poner en marcha un vehículo sin precaución” su descripción indica: “se arranca sin respetar la prelación de los vehículos que se encuentran en marcha”; la cual no aplica; ya que según versión del testigo se encontraba apagada o estacionada por el sector de la berma.*

17. *Con respecto a las hipótesis que debió establecer policía judicial para la motocicleta; se observó que no tuvo en cuenta los protocolos establecidos en el manual de diligenciamiento policial de accidentes de tránsito resolución 0011268 de diciembre 6 de 2012 expedida por el ministerio de transportes. En el proceso de reconstrucción analítica del caso que nos ocupa, se pudieron identificar las hipótesis encontradas en el análisis de las evidencias y normas aplicables al caso.*

Según el protocolo para establecer la hipótesis debió especificar para el conductor de la motocicleta las siguientes causas probables:

Según velocímetro congelado donde registraba la velocidad final de la motocicleta de 68km/h.

Código 116. Exceso de velocidad. Su descripción: “conducir a velocidad mayor de la permitida, según el servicio y sitio del accidente”. Velocidad máxima permitida para el tramo de vía de 30km/h.

Violación a las señales y normas de tránsito según ley 769 de 2002 agosto 6:

- *Según señal reglamentaria SR30 de velocidad máxima permitida de (30) kilómetros por hora ubicada a (300) metros antes del lugar de los hechos.*
- *Según el ARTÍCULO 74. Reducción de velocidad. Se debe reducir la velocidad a (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:*

En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.

En las zonas escolares, cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.

Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.

En proximidad a una intersección.

Código 112. Desobedecer señales o normas de tránsito. Su descripción: no acatar las señales existentes en el momento del accidente. En concordancia con el artículo 55 de la ley 769 de 2002. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables...

Según el protocolo para establecer la hipótesis debió especificar para el peatón (Conductor de la grúa / aclara en audiencia) la siguiente causa probable:

Código 157. "otra" descripción: NO APLICA. NINGUNA...se encontraba estacionada sobre el sector de la berma.

*18. El hecho, tal como quedó expuesto en el desarrollo de la presente investigación, revistió una situación que no podía ser evitada por el conductor de la grúa, quien se encontraba estacionada y con la misma apagada; quedando ocupando por el sector de la berma a pesar de que la femenina del ESMAD le ordenó apuntándole con un arma que se atravesara totalmente, decidió quedarse en el lugar con el vehículo apagado; momento después observa que viene una motocicleta a alta velocidad y las unidades del ESMAD le salen a su paso y le hacen el pare. El motociclista en lugar de parar o disminuir la velocidad cambia su trayectoria hacia el costado derecho de la vía, pierde el control y se estrella impactando por el costado izquierdo de la grúa. Lo anterior indica que el accidente era inevitable para el conductor de la grúa, la motocicleta por el exceso de velocidad; por desobedecer señales y normas de tránsito se estrella con la grúa; violando tajantemente los artículos 55, 61, 74, 106, 107, 109, 110, 111, 119 de la ley 769 agosto 6 de 2002. Las causas que desencadenaron el hecho, tal como se detallaron en la presente investigación; estuvieron ligadas directamente al accionar del conductor de la motocicleta, provocando el accidente y en consecuencia la muerte de la señorita GISETH ALEJANDRA RUÍZ VELOZA Q, E, P, D.
“...”*

Confrontadas las causas del accidente (IPAT e Informe Pericial), como primera medida se advierte que coinciden en indicar que la causa del mismo fue el choque de la motocicleta con la grúa que se encontraba invadiendo una porción del carril por donde se movilizaba la víctima. En segundo lugar, de acuerdo con el informe pericial y la declaración rendida por el conductor de la motocicleta, se logró determinar el exceso de velocidad en el vehículo que conducida el señor Giovanni Salas.

Ahora bien, en lo que respeta a la responsabilidad de las demandadas, el despacho entrará a analizar frente a cada una de ellas sí les es imputable el daño que, como se refirió está debidamente probado, así:

10.2.1 Policía Nacional

Se tiene probado, que la Policía Nacional a través de la Policía Metropolitana de Ibagué suscribió convenio interadministrativo No. 1896 del 02 de octubre de 2017, con el municipio de Ibagué²⁸, con el objeto de “ LA POLICÍA NACIONAL A TRAVES DE LA POLICÍA METROPOLITANA DE IBAGUÉ Y EL MUNICIPIO DE IBAGUÉ SE COMPROMETEN EN EL ÁMBITO DE SUS PRECISAS COMPETENCIAS, A AUNAR ESFUERZOS PARA LA REGULACIÓN Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE EN LA JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE IBAGUÉ PROPENDIENDO POR LA SEGURIDAD VIAL Y EN GENERAL POR EL

²⁸ Archivo083MunicipioDeIbaguéAllegaDocumental20211202 del Exp.Electronico

FORTALECIMIENTO DE LAS CONDICIONES NECESARIAS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL”, plazo 15 meses, con fecha de inicio: 17 de octubre de 2017.

Dentro de los compromisos, la Policía, entre otras, debía: “...8. *Planear, programar y ejecutar las actividades y operativos de control necesarios para mejorar las condiciones de movilidad y seguridad en las vías del municipio de Ibagué en coordinación con el respectivo Organismo de Tránsito*”; por su parte, el Municipio de Ibagué, se comprometía a “...4. *Brindar la asistencia, colaboración y apoyo que la Policía requiera para el desarrollo de este convenio. 5. Disponer de parqueaderos para la inmovilización de vehículos por infracciones al tránsito y al transporte, debidamente autorizado para su funcionamiento que cuente con cobertura de responsabilidad civil contractual y extracontractual. Los parqueaderos igualmente deben contar con vallas informativas a la entrada en las que ilustre al usuario sobre las tarifas y procedimientos para solicitar la entrega del vehículo y demás requisitos de Ley.*”

También se encuentra acreditado que, la secretaria de Tránsito, Transporte y de la Movilidad previo a suscribir el convenio, había autorizado al “Aparqueadero Tolima” registrado con matrícula mercantil 00181682 del 30 de abril de 2007, localizado en la carrera 1 No. 21 -123 de esta ciudad, propiedad de la señora Graciela RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, **para que “recibiera los vehículos inmovilizados por los agentes de tránsito o guardas de tránsito en el momento que estos llegaren a existir, por hechos relacionados o derivados de la normas de tránsito o transporte, como infracciones a la mismas o siniestros”**. Lo anterior se extracta del contenido de la Resolución No. 035 del 16 de enero de 2013²⁹.

Lo anterior para significar que el 17 de agosto de 2018, la Policía Metropolitana tenía asignadas funciones de tránsito, de acuerdo con el párrafo 1º del artículo 3, de la Ley 769 de 2002, que permite constituirse como organismo de apoyo a las autoridades de tránsito.

Ahora bien, en lo que respecta a los hechos acaecidos ese día, se encuentra acreditado que, el 16 de agosto de 2018, la Policía Nacional, elaboró orden de servicios No. 214/ SUBCO – COSEC “**ESTRATEGIA DE SEGURIDAD, MOVILIDAD Y PREVENCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL EN LA REALIZACIÓN DE LA INTERVENCIÓN SOBRE LA VARIANTE IBAGUÉ DESDE BOQUERON – GLORIETA PAYANDÉ**”³⁰, para ser ejecutada, el 17 de agosto de 2018. Del contenido de dicho documento, se extracta por ser relevante:

“II. INFORMACIÓN

“...”

Focalización Actividades Operacionales

“Movilidad: *Intervención a la variante Ibagué desde Boquerón hasta la glorieta Payandé, eje vial nacional e intermunicipal, mediante control de embriaguez, verificación del cumplimiento de las normas en materia de tránsito, según la modalidad, acciones de impacto para prevenir la accidentalidad vial*

²⁹ Anexo3Giseth Alejandra

³⁰ Archivo055ApoderadaPolicíaNacionalRemiteDocumentación20210812

Criminalidad
Fenómenos delictivos
Riesgos sociales
Comportamientos contrarios a la convivencia”

III EJECUCIÓN

A. CONCEPTO DEL SERVICIO

*La policía Metropolitana de Ibagué en coordinación con la Seccional de Tránsito y Transporte de Ibagué, llevara a cabo la estrategia de seguridad, movilidad y prevención de la accidentalidad vial en la realización **del control de velocidad y maniobras peligrosas en el tramo vial variante de Ibagué – glorieta payandé**, la cual incluye dispositivos de control y disuasión, y la puesta en marcha operativos especiales de control de embriaguez” (resaltado fuera de texto)*

MISIÓN GENERAL

Corresponde al Comando de la Policía Metropolitana de Ibagué, impartir órdenes e instrucciones y asignar responsabilidades al personal comprometido en la presente orden de servicios...

B. MISIONES PARTICULARES

- 1. Comando Operativo de Seguridad Ciudadanía**
“...”
- 2. Comandante de Distrito Uno de Policía Ibagué**
“...”
- 3. Seccional de Inteligencia Policial**
“...”
- 4. Seccional de Investigación Criminal**
“...”
- 5. Grupo de reacción**
“...”
- 6. escuadrón Móvil de Carabineros**
“...”

7. Seccional de Tránsito y Transporte Ibagué.

7.1 Dispondrá de las unidades necesarias en coordinación por el Comandante Operativo con el fin de adelantar planes y operativos netos de su especialidad

7.2 Dispondrá del personal para ejecutar las actividades que se ordenan en los anexos de la presente orden de servicio

7.3 Realizará el control y monitoreo de la vía Variante Ibagué – Payandé; de igual manera dispondrá de puntos fijos en los peajes de Alvarado, Cajamarca y Gualanday

7.4 Tendrán los elementos tecnológicos para la realización de los planes a que se refiere la presente orden de servicio

7.5 Realiza planes de velocidad, control, maniobras peligrosas, control revisión técnico mecánica (modificaciones a vehículos), sobrecupo y embriaguez”

IV. MATERIAL Y EQUIPO

1.MOVILIDAD

Terrestre: Vehículos asignados a la Policía Metropolitana de Ibagué

-La Policía Metropolitana de Ibagué, no celebra contratos con unidades privadas ni públicas y para este caso especial le corresponde a la administración municipal

indicarle a la Policía METIB los parqueaderos dispuestos por ellos a donde serán llevados los vehículos inmovilizados durante todo el procedimiento de tránsito.”

Con lo anterior, se tiene acreditado que, el día 17 de agosto de 2018, fecha de ocurrencia de los hechos en los que perdió la vida la señorita Giseth Alejandra Ruíz Velosa, la Policía iba a realizar en el sector denominado la Variante Ibagué – glorieta Payandé, un operativo con el fin de realizar control de velocidad y maniobras peligrosas en el sector, según anexo 3, a la Orden de Servicios No. 214/ SUBCO COSEC, la fecha de formación, fue el 16 de agosto de 2018, a las 21:00 horas, en el parqueadero Tolima.

ANEXO 3 A LA ORDEN DE SERVICIOS No. 214/ SUBCO COSEC, DE FECHA 16/08/2018, "ESTRATEGIA DE SEGURIDAD, MOVILIDAD Y PREVENCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL EN LA REALIZACIÓN DE LA INTERVENCIÓN SOBRE LA VARIANTE IBAGUE DESDE BOQUERON-A LA GLORIETA PAYANDE".	
Fecha formación:	16 de agosto de 2018
Hora de Formación	21:00 Horas
Lugar:	Parqueadero Tolima Carrera 1 calle 23
Uniforme:	Propio de cada Espacialidad
Observaciones:	Extremar las medidas de seguridad en el desplazamiento

En relación con lo anterior, vale indicar, que si bien es cierto la Policía desarrolló un operativo con el fin de controlar actividades relacionadas con piques ilegales, lo cierto es que los elementos de prueba arrimados al proceso, resultan insuficientes para demostrar la duración del mismo o, la presencia de la autoridad en el lugar los hechos, o el argumento de la obstrucción de la vía por parte de los agentes, tal y como lo afirma el apoderado de los accionantes dentro del presente asunto.

En este punto, habrá que señalarse que si bien es cierto en el informe pericial se alude a la presencia de dos uniformados en el lugar de los hechos, lo cierto es que dicha manifestación carece de soporte probatorio, en tanto, se desconoce la fuente del conocimiento, pues no existe otro medio de prueba que lo corrobore, pues de lo revisado en el proceso penal adelantado por el fallecimiento de la joven RUIZ VELOSA y aportado a este medio de control, no se tiene certeza alguna que dicha afirmación sea cierta, y tampoco dentro de la presente foliatura se probó que la actividad desplegada por la Policía Nacional en virtud de dicho operativo hubiese sido la causante del accidente, razón por la cual no es posible tener dicho hecho como cierto.

Por otra parte, en lo que respecta a la aseveración de la parte actora respecto a que, el día de los hechos la grúa ejecutaba una actividad de servicio público, si bien es claro que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 72 en consonancia con el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, la autoridad de tránsito podrá retirar con grúa los vehículos inmovilizados, lo cierto es que no está probado, que la presencia de dicho automotor en el lugar de los hechos obedeciera a una solicitud formal de la autoridad de tránsito, en otras palabras no aparece documento, ni orden de trabajo, ni mucho menos contrato celebrado con el propietario de la grúa para la prestación del servicio en ese día y en virtud de las ordenes de servicio generadas y ya referidas en párrafos anteriores. Precisa aclarar que, de acuerdo con el parágrafo 2 del citado

artículo, les corresponde a los municipios contratar con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos.

En este contexto, es claro que el servicio de grúa debe estar precedida de una actuación de la administración o en su defecto de la Policía Nacional, lo cual brilla por su ausencia en este caso.

Atendiendo entonces las anteriores consideraciones y como quiera que no se demostró que el accidente sucedido el 17 de agosto de 2018, hubiese sido causado como consecuencia de actuaciones del personal de la Policía Nacional, claramente no es posible atribuir el daño a dicha entidad y por lo tanto frente a esta se negarán las pretensiones de la demanda.

10.2.2 Municipio de Ibagué

Conforme se indicó en precedencia, en el expediente se encuentra acreditado que, el municipio de Ibagué – Secretaría de Tránsito y de la Movilidad suscribió convenio interadministrativo con la Policía Nacional -Policía Metropolitana de Ibagué para conformar el sistema de Tránsito y Transporte en este municipio. De acuerdo con el contenido obligacional, el municipio se comprometía a disponer de parqueaderos para la inmovilización de vehículos por infracciones de tránsito, lo cual según la documental, se cumplió, según se desprende del contenido de la Resolución 0035 del 16 de enero de 2013.

Ahora bien, en lo que tiene que ver con la actividad desplegada por la grúa el día de los hechos, vale señalar, que analizado el material probatorio, no fue posible determinar que el municipio de Ibagué (Secretaria de Tránsito) hubiese solicitado a la señora Graciela Rodríguez Rodríguez el servicio de grúa, así como tampoco está acreditado el permiso o la autorización para prestar dicho servicio en nombre o en convenio con el ente territorial demandado, pues no obra dentro del plenario documento alguno que dé cuenta de dicha operación administrativa.

Bajo este contexto, es claro que en cumplimiento a lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 127 de la Ley 769, el municipio debía contratar con terceros los programas de operación y grúas y parqueaderos; quienes a su vez deben constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, sin embargo, la omisión en la celebración de un contrato con el “Aparqueadero Tolima” y/o Graciela RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ para la operación de grúas, *per se* no tiene el alcance suficiente para imputar responsabilidad al municipio de Ibagué; ello en el entendido que se desconoce si existe contrato con persona jurídica o natural diferente.

En todo caso, vale señalar que no es suficiente contar con autorización para el funcionamiento del parqueadero, sino que se requiere autorización o permiso de la administración para retirar con grúa o llevar vehículo inmovilizado al parqueadero autorizado.

Vale indicar que, la parte actora no acreditó que el ente territorial hubiese participado activamente en los hechos, o, que la grúa de placas ZIP 928, estuviera reportada y,

participara activamente en ese procedimiento o en otros *procedimientos policiales*, pues contrario a ello, lo que se pudo establecer fue para el 17 de agosto de 2018, el Municipio de Ibagué tenía convenio con el Aparcadero ya mencionado, pero única y exclusivamente para funcionar como parqueadero, no para la prestación de servicios de los ya mencionados anteriormente.

En virtud a lo anterior, y tal como lo argumentó el ente territorial accionado, al no existir elemento que acredite la relación de causalidad entre el daño causado y las actividades desplegadas por el, no es posible imputar ningún tipo de responsabilidad.

10.2.3 Graciela Rodríguez Rodríguez

En el archivo004Anexo2 Caso Giseth Alejandra q. e. p. d del expediente electrónico, obra Licencia de Tránsito No. 10015821869 y Certificado de Tradición No.21174 con fecha de expedición 17 de junio de 2020, expedido por la Secretaría de Tránsito, Transporte y de la Movilidad del Municipio de Ibagué, en el que aparece que el vehículo de placas ZIP 928, Clase Camión, es de propiedad de la señora Graciela Rodríguez Rodríguez.

Con lo anterior, se tiene plenamente acreditada la propiedad del citado automotor, en cabeza de la aquí demandada.

De acuerdo con los supuestos fácticos ya descritos, se tiene que el 17 de agosto de 2018, el vehículo de placas ZIP928 de propiedad de la señora Graciela RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, se encontraba en la variante a la altura del Km 3 +650 y se vio involucrado en el accidente de tránsito donde falleció la ya varias veces mencionada joven RUÍZ VELOZA.

Frente al particular, el artículo 2341 del Código Civil, respecto a la responsabilidad extracontractual, señaló:

“El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido.”

Ahora bien, en lo que respecta a la responsabilidad civil, originada del ejercicio de actividades peligrosas, el artículo 2356 del Código Civil, consagra una presunción de responsabilidad que opera a favor de la víctima³¹ por el daño causado producto de una labor riesgosa, aspecto que la releva de probar la imprudencia o negligencia en el acaecimiento del accidente.

La Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, en lo que tiene que ver con la interpretación de citado artículo, indicó:

“...”
Así, según lo anotado, por razones de justicia y de equidad, se impone interpretar el artículo 2356 ejúsdem, como un precepto que entraña una presunción de responsabilidad, pues quien se aprovecha de una actividad peligrosa que

³¹ CSJ SC 14 del abril de 2008 (...) La culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas, ni para su exoneración “...”

despliega riesgo para los otros sujetos de derecho, debe indemnizar los daños que de él se deriven.

Aceptar la mencionada presunción como si se tratara de suposición de culpa, implicaría probar primero la conducta antijurídica, el daño, el nexo causal, y posteriormente, la imputabilidad como presupuesto para la culpabilidad, revictimizando a la parte afectada con la conducta dañosa, puesto que la obligaría a demostrar en los casos de actividades peligrosas, muchos más elementos de los que cotidianamente se requieren en este tipo de responsabilidad. En ninguna de las decisiones anteriores se ha exigido en torno al canon 2356, demostrar el elemento culpa.

Por tanto, para que el autor del menoscabo sea declarado responsable de su producción, tratándose de labores peligrosas, sólo le compete al agredido acreditar: el hecho o conducta constitutiva de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad entre éste y aquél.

Por consiguiente, esa presunción no se desvirtúa con la prueba en contrario, argumentando prudencia y diligencia, sino que por tratarse de una presunción de responsabilidad, ha de demostrarse una causal eximente de reparar a la víctima por vía de la causa extraña no imputable al obligado o ajena jurídicamente al agente, esto es, con hechos positivos de relevante gravedad, consistentes en: la fuerza mayor, el caso fortuito, causa o hecho exclusivo de la víctima, el hecho o la intervención de un tercero.

De ahí, que cuando concurren roles riesgosos en la causación del daño, tampoco resulta congruente aludir a la compensación de culpas, sino a la participación concausal o concurrencia de causas. Y ello, no puede ser de otro modo, por cuanto demostrada la conducta, el comportamiento o la actividad peligrosa como primer elemento, establecido el dado como requisito consecencial, y comprobado el vínculo de causalidad entre la acción y el resultado, el agente únicamente puede exonerarse demostrando causa extraña; de manera que, a éste, no le basta justificar ausencia de culpa sino la ruptura del nexo causal para liberarse de la obligación indemnizatoria.

“...”

Las anotadas precisiones conceptuales se deben tener en cuenta tratándose de daños causados con vehículos o en accidentes de tránsito, por cuanto la conducción de automotores, en atención a su naturaleza, y en los términos de su propio régimen jurídico, contenido en código Civil, y en la Ley 769 de 2002³² (Código Nacional de Tránsito de Terrestre) se define como una actividad riesgosa.”

Pues bien, con la demanda se aportó el Informe Policial de Accidentes de Tránsito No. 73001000, en el que se codificó al vehículo camión Grúa con la infracción 143, “poner en marcha un vehículo sin precauciones”; en igual sentido, relacionó las características y estado de la vía; lo que permite establecer que se trataba de una vía recta, plana, con berma, un sentido, doble calzada, con iluminación artificial, demarcada.

En lo que tiene que ver con los factores que desencadenaron el evento, en primer lugar, el bosquejo topográfico muestra que el hecho ocurrió a las 22:46 horas, en la Variante Ibagué Km 3 +650 mts, en una vía recta, con buena iluminación, en segundo lugar, que el camión grúa se encontraba en el mismo sentido de la vía (lado derecho) y el motociclista se desplazaba en la misma dirección, sin embargo, a partir de la posición final de la grúa se constata que la misma estaba atravesada y, por

tanto, obstaculizaba una parte del carril, lo cual hace presumir que la misma o se encontraba en movimiento o estaba parqueada invadiendo una parte de la vía .

Esta situación, lleva por tanto a establecer la participación del mencionado vehículo en los hechos, y es que, no existe razón que justifique que la grúa estuviera estacionada sobre espacio público y, de otra, que hubiese arrancado sin percatarse de la existencia de otro actor en la vía.

Sobre el particular, vale traer a colación lo señalado por el perito, en la audiencia de contradicción de dictamen así:

*“**PREGUNTADO.** Usted afirmó en respuesta anterior que la grúa se encontraba parqueada, puede usted informarnos como sabe que efectivamente para el día de los hechos la grúa se encontraba estacionada. **CONTESTO:** Pues primero de acuerdo a la primera etapa de la investigación que la inicia Policía de tránsito al momento que hace el bosquejo topográfico, deja plasmado el lugar exacto donde se encontró, acotada a un punto de referencia, segundo en la inspección que yo hago al lugar de los hechos, tercero la versión del testigo que estipula que la grúa estaba ahí esperando a que algunos de los del operativo lo llamara para recoger los vehículos que hubieran inmovilizado, el afirma que en ningún momento se movió, policía de tránsito, ubica una trayectoria como si el vehículo hubiese salido de no sé dónde, pero la grúa estaba según versión del testigo velocidad cero parada. ¿Pero invadiendo una parte del carril? Si su señoría la grúa está en el sector de la berma invadiendo más o menos 1.20 metros del carril de dos carriles que había disponibles...”*

De acuerdo con lo anterior, si bien el informe pericial de refutación y reconstrucción analítica de accidente de tránsito terrestre aduce que, la velocidad de la grúa era 0 y que se encontraba apagada con luces intermitentes encendidas, lo cierto es que no fue posible corroborar dicha afirmación, se itera no fue posible ubicar en el lugar de los hechos a dos unidades de policía, ni se pudo escuchar la versión o establecer la identidad del testigo que aduce presencié los hechos; sin embargo, es un hecho cierto que, la grúa se encontraba en la vía sin respetar la prelación.

En este punto, vale indicar, que si bien el informe de tránsito omitió indicar las velocidades de los participantes, lo cierto es que de acuerdo con la trayectoria y posición final de los vehículos, se infiere que, para el momento de la colisión, el camión se había movido del lugar donde inicialmente estaba estacionado, pues de otra manera, el punto de impacto hubiera sido diferente.

En lo que tiene que ver con la motocicleta, se advierte que el informe de policía de tránsito no dejó observación sobre las circunstancias en las que transitaba, sin embargo, la dinámica del accidente da cuenta que el conductor transitaba por el lado derecho de la vía, con exceso de velocidad y, sin respetar normas tránsito. Lo anterior, se corrobora la información revelada por el perito Nelson Enrique Carrillo Guzmán. A partir de dicho documento, se pudo establecer que la velocidad **post impacto** de la motocicleta según velocímetro congelado era de 68 km/hora y, la existencia de las siguientes señales de tránsito:

“...según el manual estipula dentro sus protocolos también de acuerdo a las hipótesis que el determine debe de, el manual estipula que debe colocar las que el haya encontrado para los vehículos, en este caso Policía Judicial solo determino la hipótesis para el vehículo grúa y no tuvo en cuenta las otras hipótesis que se

generaron al respecto en el trabajo de campo y en el desarrollo de la investigación, logre establecer, entre ellas, está la hipótesis de tener en cuenta las circunstancias de cómo se desplazaba el motociclista, las circunstancias de modo, tiempo y lugar, también las señales de tránsito, con referencia a la hipótesis, con respecto a las normas de tránsito en el lugar se encontraba, de acuerdo a las señales, normas y circunstancias, se encontraba la señal de tránsito vertical SR 30, de velocidad máxima 30 km/h, ubicada metros antes del lugar de los hechos, también se encontraba la señal preventiva 46, peatones en la vía, ubicada antes del lugar de los hechos, también se encontraba la señal en el piso, señal reglamentaria de líneas transversales de piso ubicadas antes del lugar donde ocurrieron los hechos, lo cual indicaba que debía parar o reducir la velocidad por tratarse de una zona residencial de cruce permanente de peatones, con base a estos elementos materia prueba y evidencia física relevadas en el lugar se establece la hipótesis para el motociclista desobedecer señales o normas de tránsito, ... no acatar las indicaciones de las señales existentes al momento del accidente, la señal reglamentaria SR 30, de 30 k/h...”

De lo expuesto en precedencia, se establece que la causa del choque en principio fue la ocupación de la grúa en la vía por la que transitaba la motocicleta, sin embargo, no es posible pasar por alto que a partir de las circunstancias también se logra establecer que existe concurrencia de actividades peligrosas, en tanto, la víctima iba en la motocicleta de placas MYG95A, con exceso de velocidad, pues al parecer había o participaba en una competencia ilegal, lo cual sin lugar a dudas contribuyó efectivamente a la producción del resultado dañoso.

Ahora bien, como quiera que se no se demostró que el camión clase grúa de placas ZIP928, para la fecha del accidente estuviera prestando un servicio público, sino que se encontraba en la vía realizando actividades relacionadas con los servicios prestado por el Establecimiento de Comercio “Aparquadero Tolima”, es claro que le asiste deber de custodia y vigilancia sobre el mismo, lo cual se corrobora con la declaración de la señora Graciela Rodríguez Rodríguez, que sobre el particular, indicó:

*“... **PREGUNTADO:** Dígame al despacho en qué fecha adquirió usted el vehículo tipo grúa que conocemos en este proceso. **CONTESTO:** La fecha exacta no me acuerdo, pero fue ya hace un tiempito, hace como más de 15 años. **PREGUNTADO:** Dígame al despacho si desde el momento de la adquisición de la grúa ha mantenido este servicio y de manera particular o público. **CONTESTO.** Si señora, la grúa siempre ha trabajado para el parqueadero ya que tengo el convenio con la secretaria de tránsito y en ella se lleva los vehículos inmovilizados. **PREGUNTADO:** Dígame al despacho si la secretaria de Tránsito para la movilización o el trabajo de esta grúa le exige constituir una póliza de daño a terceros. **CONTESTO:** No señora”.*

En virtud a lo anterior, sin desconocer la responsabilidad que le pueda corresponder al conductor de la grúa en los hechos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2341, 2347 y 2349 del Código Civil, se evidencia que quien debe responder como civilmente responsable es la propietaria del vehículo, señora Graciela Rodríguez Rodríguez.

Ahora la parte demandada pretende exonerarse de responsabilidad argumentando que el accidente fue producto del actuar de un tercero, que no guardó los principios básicos de la conducción y sus normas, pues, participaba en piques ilegales, iba con exceso de velocidad, huía de los agentes de tránsito, no tenía la capacidad para conducir motocicletas, actuaciones que hicieron que colisionara con la grúa.

En lo que respecta a dicha excepción, habrá que indicar que la misma rompe el nexo de causalidad siempre que la actuación del tercero pueda tenerse como causa exclusiva del daño, producido por circunstancias imprevisibles e irresistibles y ajeno a la conducta de quien produjo el mismo³³. En tales condiciones, analizado las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que ocurrieron los hechos, se encuentra que los argumentos señalados por el extremo pasivo, resultan insuficientes para desvirtuar la presunción de culpa del operario de la grúa, máxime si se tiene en cuenta que por las características de la motocicleta, esta es más vulnerable en la vía, y que pese a que debe seguir las normas de tránsito, lo cierto, es que el conductor de la grúa también hizo caso omiso de las mismas, pues no hubo respeto a la prelación, lo anterior sin perder de vista que al ser un vehículo de mayor volumen, debía circular con mayor diligencia y cuidado, además, tampoco están acreditadas las condiciones de imprevisibilidad e irresistibilidad para desvirtuar la responsabilidad.

No obstante, es menester precisar que el daño causado no es posible atribuirlo únicamente a la grúa, sino que obedece a una concurrencia de culpas con el conductor de la motocicleta, toda vez, que ambos participaron efectivamente en los hechos que generaron el daño, pues este último iba a una velocidad no permitida, no estaba autorizado a conducir motocicletas, pues no tenía pase vigente para la fecha de los hechos, además, no se demostró que la víctima portara el casco de protección, por tanto, y atendiendo lo dispuesto en el artículo 2357³⁴ del Código Civil, se procederá a declarar la responsabilidad civil extracontractual de la señora RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, pero solo en un porcentaje del 50%, esto por la concurrencia de culpas, precisamente por la contribución decisiva del daño en igual grado, del tercero Omar Giovanni Salas Acosta.

10.2.4 Aseguradora Solidaria de Colombia

Sea lo primero indicar que la Aseguradora Solidaria de Colombia, con el escrito de contestación de la demanda, allegó copia del documento póliza Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual No. 480 -80 -994000000140, de la que se extracta:

*“Asegurado: GRACIELA RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ
DIRECCIÓN: PARQUEADERO CRA 1 No. 21 – 123 BARRIO LA ESTACIÓN*

*...
DESCRIPCION AMPAROS
PATRIMONIO DEL ASEGURADO \$80.000.000
PREDIOS, LABORES Y OPERACIONES \$80.000.000*

*BENEFICIARIOS
NIT 001- TERCEROS AFECTADOS
“...”*

Nota: Solo se cubre los amparos aquí relacionados; cualquier otro amparo que no se relacione o cite en esta cotización no tendrá cobertura, adicionalmente las exclusiones del condicionado general (se excluye hurto de vehículos y accesorios)”

³³ CE., Ssección Tercera. Sentencia del 4 de Agosto de 1989. Expediente 5693

³⁴ “La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”.

Se extracta de lo anterior, que mediante la citada póliza de responsabilidad civil extracontractual, la aseguradora asumiría los daños a los bienes y lesiones corporales a terceros, ocurridos en el desarrollo normal de las actividades inherentes al asegurado dentro de los predios descritos en la póliza.

En la cláusula primera /anexo “*condiciones generales de la póliza*”, se encuentran enlistadas las actividades que ampara el seguro, sin que se halle evidencia que la misma cubre los daños ocasionados por el vehículo de placas ZIP928, en lugares diferentes al predio.

Ha de tenerse en cuenta que dicha circunstancia era conocida por la señora Graciela Rodríguez, pues al ser interrogada por el objeto y cobertura de la póliza, indicó:

“...**PREGUNTADO:** *La póliza que usted está observando puede explicarnos cual fue el objeto de esta póliza que usted contrato con la compañía de seguros.*
CONTESTO: *Esa póliza es un requisito que nos pide la secretaria de tránsito para el convenio con el parqueadero. Si, ¿pero ¿cuál es el objeto, que cubre?*
CONTESTO: *Pues cubre es internamente, dentro del parqueadero, los daños que ocurra, de pronto un robo o algo, o sea todo lo que ocurra dentro del parqueadero porque es para el parqueadero...*”

En consecuencia, al regirse el contrato de seguro por las condiciones y límites previstos al momento de tomar la póliza de responsabilidad Civil Extracontractual, y como quiera que la póliza No. 480 -80 -994000000140, no tenía cobertura respecto a la responsabilidad civil extracontractual del vehículo de placas ZIP928, no es posible su afectación.

11. DE LA LIQUIDACIÓN DE PERJUICIOS

11.1 PERJUICIOS MORALES

La parte actora solicita se reconozcan perjuicios de índole moral en cuantía equivalente a 100 salarios mínimos legales mensuales.

En cuanto a la liquidación de perjuicios el Consejo de Estado, ha considerado que “*el daño moral resarcible es aquél cierto, personal y antijurídico, y su tasación depende entonces, de su intensidad, la cual deberá estar probada en cada caso y liquidada en salarios mínimos...*”³⁵.

Ahora bien, de acuerdo con el criterio que ha sido adoptado por la Sala Plena del Consejo de Estado en sentencia de unificación del 28 de agosto de 2014³⁶, y que acoge este despacho, pese a que la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia en casos de responsabilidad civil extracontractual refiere que se debe acudir al *arbitrio iudicis*, los perjuicios morales se tasarán conforme las siguientes reglas:

³⁵ C.E.; Sección Tercera; Sentencia del 20 de marzo de 2013; Exp. 25953. 71 Radicado: 50001-23-31-000-2000-20274-01 (36079) Actor: ALVARO ENRIQUE CASTRO RAMÍREZ Y OTROS

³⁶ Consejo de Estado; Sala Plena de Sección Tercera; Sentencia del 28 de agosto de 2014; Exp. 31172.

Frente a la reparación del daño moral en el caso de muerte, diseñó cinco niveles de cercanía afectiva entre la víctima directa y aquellos que acuden a la justicia en calidad de perjudicados o víctimas indirectas y estableció la indemnización que corresponde a cada uno de dichos niveles, así:

REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE REGLA GENERAL					
	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	NIVEL 4	NIVEL 5
	Relaciones afectivas conyugales y paterno filiales	Relación afectiva del 2° de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos)	Relación afectiva del 3° de consanguinidad o civil	Relación afectiva del 4° de consanguinidad o civil	Relaciones afectivas no familiares - terceros damnificados
Porcentaje	100%	50%	35%	25%	15%
Equivalencia en salarios mínimos	100	50	35	25	15

Precisado lo anterior, como quiera que con el registro civil de nacimiento se probó que **Giseth Alejandra Ruíz Velosa** (Q.E.P.D), era hija de Luz Argenis Velosa Martínez, es claro que existe relación en el primer grado de consanguinidad³⁷, y que claramente al ser madre de la fallecida tiene un grado de afectación de dolor, aflicción y en general de desesperación, congoja, desasosiego, al ser la víctima una joven de 19 años de edad y que se encontraba estudiando y con un proyecto de vida a futuro, y que su convivencia y ejecución del mismo se vio frustrado y por ende el de su señora madre, por lo que el despacho considera ajustado que deba reconocérsele por concepto de perjuicios morales la suma de 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

En lo que respecta a los señores Alexis Marín Velosa y Eduard Stiven Velosa Martínez, en el plenario obran los respectivos registros civiles de nacimiento³⁸, con las cuales se acredita el parentesco en segundo grado de consanguinidad con la víctima, es decir que son sus hermanos, por lo que, atendiendo el ya mencionado estudio realizado por nuestro máximo órgano de cierre, debe reconocérsele por concepto de perjuicios morales la suma de 50 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Las anteriores sumas serán disminuidas en un 50%, atendiendo la concurrencia de culpas ya referida, y por lo tanto las sumas a reconocer serán las siguientes:

DEMANDANTE	INDEMNIZACIÓN	SUMAS A RECONOCER
LUZ ARGENIS VELOSA MARTÍNEZ	100 SMLMV	50 S.M.L.MV
ALEXIS MARIN VELOSA	50 SMLMV	25 S.M.L.M.V
EDUARD STIVEN VELOSA MARTINEZ	50 SMLMV	25 S.M.L.M.V

³⁷ pág.6,7 archivo “ 003ANEXO 1 Caso Giseth Alejandra q.e.p.d” del expediente electrónico

³⁸ Pag. 15-19 archivo “003ANEXO 1 Caso Giseth Alejandra q.e.p.d” del Exp.Electrónico

11.2 AFECTACIÓN GRAVE A LOS BIENES O DERECHO CONSTITUCIONAL Y CONVENCIONALMENTE AMPARADOS

La sección Tercera del Consejo de Estado, en sentencia de Unificación estableció como una modalidad de perjuicio inmaterial diferente al perjuicio moral, la afectación grave a bienes constitucional y convencionalmente protegidos³⁹. En ese sentido, precisó:

“i) Es un daño inmaterial que proviene de la vulneración o afectación a derechos contenidos en fuentes normativas diversas: sus causas emanan de vulneraciones o afectaciones a bienes o derechos constitucionales y convencionales. Por lo tanto, es una nueva categoría de daño inmaterial.

“ii) Se trata de vulneraciones o afectaciones relevantes, las cuales producen un efecto dañoso, negativo y antijurídico a bienes o derechos constitucionales y convencionales.

“iii) Es un daño autónomo: no depende de otras categorías de daños, porque no está condicionado a la configuración de otros tradicionalmente reconocidos, como los perjuicios materiales, el daño a la salud y el daño moral, ni depende del agotamiento previo de otros requisitos, ya que su concreción se realiza mediante presupuestos de configuración propios, que se comprueban o acreditan en cada situación fáctica particular.

“iv) La vulneración o afectación relevante puede ser temporal o definitiva: los efectos del daño se manifiestan en el tiempo, de acuerdo al (sic) grado de intensidad de la afectación, esto es, el impedimento para la víctima directa e indirecta de gozar y disfrutar plena y legítimamente de sus derechos constitucionales y convencionales.

“15.4.2. La reparación del referido daño abarca los siguientes aspectos:

“i) El objetivo de reparar este daño es el de restablecer plenamente a la víctima en el ejercicio de sus derechos. La reparación de la víctima está orientada a: (a) restaurar plenamente los bienes o derechos constitucionales y convencionales, de manera individual y colectiva; (b) lograr no solo que desaparezcan las causas originarias de la lesividad, sino también que la víctima, de acuerdo con las posibilidades jurídicas y fácticas, pueda volver a disfrutar de sus derechos, en lo posible en similares condiciones en las que estuvo antes de que ocurriera el daño; (c) propender para que en el futuro la vulneración o afectación a bienes o derechos constitucionales y convencionales no tengan lugar; y (d) buscar la realización efectiva de la igualdad sustancial.

“ii) La reparación del daño es dispositiva: si bien las medidas de reparación de este tipo de daños pueden serlo a petición de parte, también operan de oficio, siempre y cuando aparezca acreditada su existencia.

“iii) La legitimación de las víctimas del daño: se reconoce a la víctima directa de la lesión como a su núcleo familiar más cercano, esto es, cónyuge o compañero (a) permanente y los parientes hasta el 1º (sic) de consanguinidad, incluida la relación familiar biológica, la civil derivada de la adopción y aquellas denominadas 'de crianza', en atención a las relaciones de solidaridad y afecto que se presumen entre ellos.

“iv) Es un daño que se repara principalmente a través de medidas de carácter no pecuniario: se privilegian por excelencia las medidas reparatorias no indemnizatorias; sin embargo, en casos excepcionales cuya reparación integral, a consideración del juez, no sean suficientes, pertinentes, oportunas o posibles podrá otorgarse una indemnización, única y exclusivamente a la víctima directa, mediante el establecimiento de una medida pecuniaria hasta

³⁹ C.E, Ssentencia de unificación de 28 de agosto de 2014, exp. 31170

100 SMLMV, si fuere el caso, siempre y cuando la indemnización no hubiere sido reconocida con fundamento en el daño a la salud. Ese quantum deberá motivarse por el juez y ser proporcional a la intensidad del daño y/o la naturaleza del bien o derecho afectado”.

Así las cosas, al revisar el plenario, no se advierte que se configure el mencionado perjuicio, pues no se demostraron los requisitos para reconocerlo, en tanto, no se hizo esfuerzo probatorio alguno para acreditar que la muerte de Giseth Alejandra Ruíz Velosa les ocasionó a su señora madre y hermanos, la afectación a algún bien constitucionalmente protegido que deba ser indemnizado, lo que hace que el mismo deba ser negado.

11.3 PERJUICIOS MATERIALES

El artículo 1613 del Código Civil señala que la indemnización de perjuicios comprende el daño emergente y lucro cesante; y, en el artículo 1614 *ibidem*, dispone que por daño emergente se entiende el perjuicio o la pérdida que proviene de no haberse cumplido la obligación o de haberse cumplido imperfectamente, o de haberse retardado su cumplimiento; y por lucro cesante, la ganancia o provecho que deja de reportarse a consecuencia de no haberse cumplido la obligación, o cumpliéndola imperfectamente, o retardado su incumplimiento.

11.3.1 Lucro cesante

En lo que respecta al lucro cesante, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha señalado⁴⁰:

“En cuanto al lucro cesante, esta Corporación ha sostenido reiteradamente, que se trata de la ganancia frustrada o del provecho económico que deja de reportarse como consecuencia de la ocurrencia del daño, de manera que, de no producirse el daño, habría ingresado ya o en el futuro al patrimonio de los perjudicados o víctimas indirectas.

Asimismo, la Corporación ha considerado que, como todo perjuicio, para que proceda el reconocimiento y la indemnización por concepto de lucro cesante, éste debe ser cierto y existente⁹³, es decir, debe probarse que la víctima era laboralmente activo, que devengaba ingresos mensuales, que con ellos otorgaba ayuda económica a su familia y que a consecuencia del daño dejó de percibir el salario con el cual sustentaba su propia subsistencia y la de su familia”

En el presente caso, la parte actora solicitó que por concepto de perjuicios materiales en la modalidad de lucro cesante pasado o consolidado la suma de \$11.274.890 y, por lucro cesante futuro o anticipado \$177.145.200.

En lo que respecta a la prueba de dicho perjuicio, el material probatorio obrante en el expediente, da cuenta que la víctima al momento su fallecimiento (17 de agosto de 2018), era estudiante, adelantaba la formación tecnológica en Sistemas de Gestión Ambiental, en el centro de Industria y Construcción, del SENA, en horario de 12:00 a 18:00 pm⁴¹, lo cual significa que, para el momento de los hechos no es posibles establecer el monto de la ganancia frustrada, ello por cuanto no percibía

⁴⁰ CE, Sección Tercera, Subsección C, CP Nicolás Yepes Corrales, 1 de junio de dos mil veinte (2020) Rad: 680012331000200700286 01 (45.437)

⁴¹ Pag.10 “Archivo003ANEXO 1 Caso Giseth Alejandra q.e.p.d” del Exp.Electronico

salario alguno y la expectativa de terminar sus estudios y ejercer una actividad laboral no es suficiente para liquidar lo pedido. En virtud a lo anterior, al no acreditar la suma que corresponda a una ganancia frustrada, no es posible acceder a su reconocimiento.

12. RECAPITULACIÓN

El Despacho no declarará responsables a las entidades estatales demandadas por el daño antijurídico causado, como quiera que no se demostró que el mismo les fuera imputable.

De otro lado, se accederá parcialmente a las pretensiones de la demanda como quiera que a partir de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, se acreditó que la muerte de la señorita Giseth Alejandra Ruíz Velosa, fue producto de una concurrencia de actividades peligrosas, como lo es la conducción de vehículos. En virtud de lo anterior, procederá a declarar la responsabilidad civil extracontractual de la señora Graciela Rodríguez Rodríguez, en razón a que la conducta desplegada por la grúa de placas ZIP928, reduciéndose el quantum indemnizatorio a un 50%, al haberse demostrado la intervención directa y efectiva de un tercero en la producción del daño antes mencionado.

13. COSTAS

El artículo 188 del C.P.A.C.A. modificado por la Ley 2080 de 2021, señala, que en la sentencia se dispondrá sobre la condena en costas, cuya liquidación y ejecución se regirán por las normas del Código de Procedimiento Civil; pese a ello y como quiera que el compilado normativo antes mencionado fue derogado por el Código General del Proceso, serán estas las normas aplicables en el caso concreto para la condena y liquidación de costas.

Ahora bien, el artículo 365 del CGP dispone que se condenará en costas a la parte vencida en el proceso, o a quien se le resuelva desfavorablemente el recurso de apelación, súplica, queja, casación, revisión o anulación que haya propuesto.

En el presente caso, se observa que las pretensiones fueron despachadas favorablemente, razón por la cual, de conformidad con el Acuerdo PSAA16-10554 del 5 agosto de 2016, expedido por el Consejo Superior de la Judicatura, se fijarán las agencias en derecho a cargo de la parte demandada, **en la suma equivalente al 4% de lo reconocido a cada uno de los demandantes.**

En mérito de lo expuesto, el **JUZGADO SEXTO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE IBAGUÉ**, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

RESUELVE:

PRIMERO: Declarar no probada la excepción de mérito denominada culpa exclusiva de un tercero, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva de esta decisión.

SEGUNDO: DECLARAR CIVIL y EXTRACONTRACTUALMENTE RESPONSABLE a la señora GRACIELA RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ como propietaria de la grúa ZIP928, por los perjuicios padecidos por los accionantes, como consecuencia del fallecimiento de la señora Giseth Alejandra Ruíz Velosa, el 17 de agosto de 2018, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.

TECERO: CONDENAR a la **GRACIELA RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ** a pagar a las demandantes, por concepto de perjuicios morales, y conforme lo expuesto en la parte considerativa, las siguientes sumas de dinero:

DEMANDANTE	CONDENA
LUZ ARGENIS VELOSA MARTÍNEZ	50 S.M.L.MV
ALEXIS MARIN VELOSA	25 S.M.L.M.V
EDUARD STIVEN VELOSA MARTINEZ	25 S.M.L.M.V

CUARTO: NEGAR las demás pretensiones de la demanda

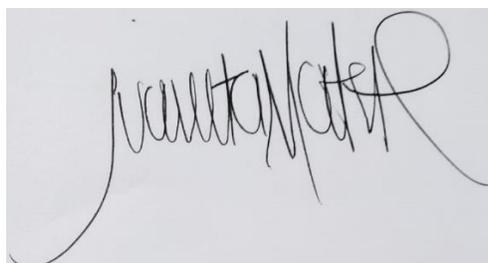
QUINTO: CONDENAR en costas a la parte demandada (Graciela Rodríguez Rodríguez), de conformidad con lo dispuesto en los artículos 188 del CPACA y 365 del CGP, para lo cual se fija como agencias en derecho el 4% de lo reconocido a cada uno de los demandantes.

SEXTO: Para efectos de la notificación de la presente sentencia, se ordena que por Secretaría se realice conforme los artículos 203 y 205 del C.P.A.C.A. modificado por la ley 2080 de 2021.

SÉPTIMO: En firme este fallo, efectúense las comunicaciones del caso para su cabal cumplimiento, expídanse copias con destino y a costa de las partes, con las precisiones del artículo 114 del C.G.P. las que serán entregadas al apoderado judicial que ha venido actuando.

OCTAVO: Archívese el expediente, previas las anotaciones correspondientes.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



**JUANITA DEL PILAR MATIZ CIFUENTES
JUEZ**