

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO COLOMBIANO POR FALLA EN EL SERVICIO
EN CUANTO AL MANTENIMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DE VÍAS DURANTE EL
PERIODO 2011 – 2016 SEGÚN LA JURISPRUDENCIA DEL
CONSEJO DE ESTADO

DIANA MARCELA RUANO FAJARDO

YENIFFER PAOLA MATTA REYES



UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

DERECHO

ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO ADMINISTRATIVO

BOGOTÁ

JUNIO DE 2019

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO COLOMBIANO POR FALLA EN EL SERVICIO
EN CUANTO AL MANTENIMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DE VÍAS DURANTE EL
PERIODO 2011 – 2016 SEGÚN LA JURISPRUDENCIA DEL CONSEJO DE ESTADO

DIANA MARCELA RUANO FAJARDO

YENIFFER PAOLA MATTA REYES

Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de Especialista en
Derecho Administrativo

ASESOR METODOLOGICO
Dra. PAULA MAZUERA



UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA
ESPECIALIZACION EN DERECHO ADMINISTRATIVO
BOGOTA
2019

Tabla de contenido

Resumen	6
Palabras claves	6
Abstract	7
Keywords	7
Introducción	8
1 Objetivo	13
1.1 Objetivo General	
1.2 Objetivos Específicos	13
2 Marco Referencial	14
2.1 Marco teórico:	14
2.2 Marco conceptual:	15
2.3 Marco jurídico:	17
2.3.1 Marco constitucional:	17
2.3.2 Marco legal	17
3 Diseño metodológico	19
3.1 Tipo de investigación	19
3.2 Fases de la Investigación	19
4 Responsabilidad del estado Colombiano ante el daño causado por la falla en el servicio en cuanto al mantenimiento y señalización de vías	20

Consejo de estado, sala de lo contenciosa administrativa, sección tercera – subsección c, mp. Jaime Orlando Santofimio Gamboa, sentencia del 10 de noviembre de 2016, expediente no. 35796..... 21

5 Sentencias que conforman la línea jurisprudencial 24

Consejo de estado, sala de lo contenciosa administrativa, sección primera, MP. Olga Melida Valle de la Hoz, Sentencia del 28 de marzo de 2012, expediente no. 23085. 24

Consejo de Estado, Sala de lo Contenciosa Administrativa, Sección Tercera – Subsección B, MP. Stella Conto Díaz Del Castillo, Sentencia del 30 de enero de 2012, Expediente No. 21679 25

Consejo de estado, sala de lo contenciosa administrativa, sección tercera – subsección c, mp. jaime orlando santofimio gamboa, sentencia del 30 de enero de 2013, expediente no. 22455 25

Consejo de estado, sala de lo contenciosa administrativa, sección tercera – subsección c, mp. olga melida valle de la hoz, sentencia del 21 de agosto de 2014, expediente no. 31155 26

Consejo de Estado, Sala de lo Contenciosa Administrativa, Sección Tercera – Subsección C, MP. Olga Melida Valle De la Hoz, Sentencia del 12 de noviembre de 2014, Expediente No. 30916 27

Consejo de Estado, Sala de lo Contenciosa Administrativa, Sección Tercera – Subsección B, MP. Ramiro Pazos Guerrero, Sentencia del 29 de agosto de 2016, Expediente No. 38155 27

6	Eximientes de responsabilidad del estado por las fallas en el servicio	28
6.1	Fuerza mayor o caso fortuito	29
6.2	Hecho de un tercero	30
6.3	Hecho de la víctima	31
	Consejo de estado, sala de lo contencioso administrativo, sección tercera, mp. danilo rojas betancourth, sentencia del 11 de noviembre de 2016, radicación no. 25000- 23-26-000-2004-00995-01 (34639).....	33
	Consejo de estado, sala de lo contencioso administrativo, sección tercera, mp. jaime enrique rodríguez navas, sentencia del 24 de abril de 2017, radicación no. 41001- 23-31-000-2004-00244-01 (37838).....	34
	Consejo de estado, sala de lo contencioso administrativo, sección tercera, mp. martha nubia velasquez rico, sentencia del 11 de octubre de 2018, radicación no. 76001- 23-31-000-2007-00884-01(46135)b.....	35
7	Conclusiones	37
	Lista de Referencia o Bibliografía	¡Error! Marcador no definido.

Resumen

La Responsabilidad patrimonial del Estado la encontramos consagrada en nuestra Constitución Política de 1991 en su artículo 90 cual contempla “El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas (...)” dicha responsabilidad únicamente es atribuible al Estado cuando los daños le sean imputables y se logre comprobar que existió falla en el servicio. De este modo, realizaremos un análisis jurisprudencial relevante abordando la posición del Consejo de Estado, sobre la responsabilidad por falla del servicio respecto de la falta de mantenimiento y conservación de vías durante el periodo 2011 a 2016 y determinar así la imputabilidad del mismo. Finalmente, describiremos como mediante diferentes pronunciamientos jurisprudenciales el Consejo de Estado ha expuesto las causales que conllevan a la imputabilidad de responsabilidad y los casos en los cuales es necesario revisar la existencia de los eximentes.

Palabras claves: Responsabilidad, Estado, Jurisprudencia, Obligación, Servicio, Daño, Antijurídico, Indemnizar.

Abstract

The patrimonial responsibility of the State is enshrined in our Political Constitution of 1991 in its article 90 which contemplates "The State will respond patrimonially for the unlawful damages that are imputable to it, caused by the action or the omission of the public authorities (...)" Liability is only attributable to the State when the damages are attributable to it and it is possible to verify that there was a fault in the service. In this way, we will carry out a relevant jurisprudential analysis addressing the position of the Council of State, on the responsibility for failure of the service regarding the lack of maintenance and maintenance of roads during the period 2011 to 2016 and thus determine the imputability of the same. Finally, we will describe how through different jurisprudential pronouncements the Council of State has exposed the causes that lead to the attribution of responsibility and the cases in which it is necessary to review the existence of the exemptions.

Keywords: Responsibility, State, Jurisprudence, Obligation, Service, Damage, Illegal, Compensate.

Introducción

Durante el desarrollo de la presente investigación, se abarcarán temas relacionados con la responsabilidad del estado y la posición que ha tenido el Consejo de Estado frente a los accidentes derivados por fallas en cuanto al mantenimiento y señalización de vías públicas, así como las diferentes teorías que conllevan a la falla del servicio.

La estructura de esta investigación iniciará con un breve desarrollo de lo que es la responsabilidad del Estado y su relación con la falla en el servicio cuando con ocasión a ella desencadenan un daño antijurídico. Lo anterior, en el entendido de que el daño es toda afectación definitiva a los haberes de una persona, sin embargo, esta es una descripción muy corta de lo que significa el daño, pues esta abarca temas relacionados con intereses jurídicos protegidos por diversas acciones. Siguiendo la línea magistralmente trazada por De Cupis (1975), para los fines que interesan al Derecho, el daño puede ser entendido como la aminoración o alteración negativa de un interés humano objeto de tutela jurídica, en razón del cual, el derecho facilita la reacción de quien lo padece en orden a la reparación o compensación de su sacrificio.

A partir de lo antes descrito, es que se hace necesario el estudio a través de línea jurisprudencial de la responsabilidad del Estado frente a las fallas del servicio en cuanto al mantenimiento y conservación de vías desde las intervenciones del Consejo de Estado, para de esta manera mostrar los escenarios en los cuales se evidencia la responsabilidad directa del Estado o cuando existen causales eximentes de responsabilidad atribuibles a la víctima, que es lo que comúnmente se le conoce como “culpa exclusiva de la víctima”.

Planteamiento del problema

Las vías del territorio colombiano son consideradas de alto riesgo vial, esto teniendo en cuenta las estadísticas reportadas a diario por los diferentes medios de comunicación. Es así, como decidimos realizar una investigación porcentual para evidenciar con cifras esta problemática que nos acoge, encontrándonos que

(...) de acuerdo a estadísticas de la Policía Nacional, el año 2013 marcó un pico en la tendencia de los últimos años frente a accidentalidad vial; e indicó que se presentaron 33.621 accidentes, aumentando en un 3.34% con respecto al año anterior. Para el año 2014, disminuyeron un 2.32% el número de accidentes viales en el país. (Medicina Forense, 2015, párr. 420)

A pesar de que en año 2014 se presentó una disminución en las cifras de accidentalidad, esto es de agrado, ya que a nuestro modo de ver la cifra debería reducirse a cero, sin embargo, esto es casi imposible de que suceda, ya que son muchos múltiples los factores que conllevan a que este tipo de accidentes viales se presenten.

Ahora bien, de acuerdo a la investigación realizada observamos que sin duda alguna las vías del territorio colombiano requieren intervención del Estado Colombiano para la conservación y construcción de las mismas ya que con ocasión al uso y al mal estado de ellas es que se presentan un sin número de accidentes que traen consigo un daño a las personas. Cuando estamos en presencia de una reclamación administrativa por el mal estado de las vías se debe entrar a examinar el origen del accidente, pues este nos dará la determinación del sujeto imputable del hecho ya que para enmarcarlo una responsabilidad del estado por los accidentes de tránsito ocasionados por una falla en el servicio es necesario analizar el estado de condición de la vía.

Es así, como el Estado Colombiano afronta, cada vez más un incremento de demandas en lo contencioso administrativo, donde el título de imputación es la falla en el servicio por falta de mantenimiento y señalización de vías públicas; índices preocupantes, ya que lo que se pone en juego es la vida de muchos seres humanos y máxime cuando el artículo 90 de la Constitución Política indica que el Estado es responsable de los daños antijurídicos causados por la acción u omisión de las autoridades públicas cuando dichos daños le sean imputables.

De lo anterior resulta relevante desarrollar los tipos de responsabilidad Estatal, pues dentro de la Constitución el fundamento de responsabilidad administrativa no se da siempre por una conducta dolosa o culpable, la cual deba ser sancionada, sino por el quebrantamiento patrimonial que se deba reparar. Por ello importa más reparar el daño causado, que castigar una acción u omisión administrativa culpable.

Seguidamente, aparece la falla del servicio quien tiene sus orígenes en la teoría clásica del derecho administrativo francés, de allí la noción de falla en el ordenamiento jurídico colombiano.

Es así como la jurisprudencia colombiana ha aplicado el régimen de responsabilidad por falla del servicio presunta, y la ley ha regulado de manera especial la responsabilidad por la administración de justicia.

En consecuencia, todos esos casos pueden constituir expresiones específicas del concepto general de daño antijurídico, que se fundamentan en el régimen actual de responsabilidad del Estado y que es conveniente analizarlos para así poder identificar la presunta falla de la administración por un hecho, un daño o por un nexo causal. Acciones que van ligadas a la omisión del mantenimiento y señalización de vías públicas.

De ahí que, el planteamiento del problema se limita en realizar una investigación sobre ¿Cuál es la responsabilidad del Estado por falla en el servicio en cuanto al mantenimiento y señalización de vías durante el periodo 2011 a 2016 según Jurisprudencia del Consejo de Estado?

Justificación

Resulta importante realizar un análisis jurisprudencial de la posición que ha tenido el Consejo de Estado frente a los accidentes derivados por fallas en la malla vial ya que este tema incluye muchos aspectos que no pueden ser desarrollados en un trabajo de infestación como este. Por lo anterior esta temática se abordará desde un aspecto, teórico y metodológico para así llegar a un conocimiento más cercano de cuál sería la responsabilidad del Estado colombiano.

El Consejo de Estado ha precisado que la demostración del mal estado de la vía no es, por sí sola, suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado en caso de producirse un daño, pues para poder darle valor a dicha prueba, esta debe acompañarse de la acreditación del nexo causal entre este y la acción u omisión en que pudo haber incurrido la administración en su deber de realizar el mantenimiento de las vías, De la misma forma, la Sección Tercera del Consejo de Estado en la Sentencia 1999 -00524/ 29334 del 3 de noviembre de 2016 señaló que el fundamento de imputación aplicable es el de la falla del servicio en la señalización de las vías públicas.

Precisamente, explicó que la responsabilidad que deriva de incumplir obligaciones de control que se ejercen en las vías por falta de señalización no es objetiva, por lo que se debe establecer que el daño deviene de un incumplimiento de alguna o todas ellas, a su vez indicó acerca de

los perjuicios ocasionados por la falla en el servicio y sobre el daño causado, ya sea por la acción u omisión del Estado y cuyo perjuicio o daño encierre una indemnización.

Anotado lo anterior, se tiene que el propósito fundamental de la presente investigación es elaborar un estudio descriptivo y cronológico, basado en el contexto jurisprudencial y normativo acerca de la responsabilidad que ha tenido el Estado Colombiano por fallas en la malla vial en cuanto al mantenimiento y señalización de vías.

Esta investigación deviene desde el área del derecho administrativo, propiamente, pues parte del estudio de una de las acciones o medios de control, no sólo desarrollados en el anterior Código Contencioso Administrativo, sino en el nuevo Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo (CPACA), el cual permitirá desarrollar metodológicamente la temática, desde el análisis jurisprudencial, donde se buscará dilucidar los puntos centrales que el Consejo de Estado aborda frente al tema de estudio, situación que origina una responsabilidad administrativa y patrimonial del Estado, temas que no le son ajenos a la profesión del derecho administrativo.

De aquí nace la importancia de esta investigación, ya que lo que se busca es determinar los grados de responsabilidad del estado colombiano respecto de las providencias del Consejo de Estado.

1 Objetivo General

Desarrollar los tipos de responsabilidad Estatal, ante el daño causado por falla en el servicio en cuanto al mantenimiento y señalización de vías durante el periodo 2011 – 2016 según la jurisprudencia del consejo de estado.

1.2 Objetivos Específicos

- Establecer el tipo de responsabilidad del Estado Colombiano ante el daño causado por la falla en el servicio en cuanto al mantenimiento y señalización de vías.
- Realizar el análisis jurisprudencial que el Consejo de Estado ha tenido con relación a la falla en el servicio por la falta de conservación, reparación, señalización y mantenimiento vial.
- Identificar las causales eximentes de responsabilidad del Estado por fallas en el servicio en cuanto al mantenimiento y señalización de vías.

2 Marco Referencial

2.1 Marco teórico:

Diferentes son las teorías que abarcan la responsabilidad del Estado en cuanto a los accidentes de tránsito ocasionados por el deterioro y la no conservación de la malla vial.

Por esta razón, daremos inicio con la teoría de la culpa o falla del servicio, la cual hace referencia a todas aquellas actuaciones, omisiones y/o hechos desarrollados por los operadores judiciales y que causan un daño a los administrados, es así como traeremos a colación la teoría que anteriormente existía acerca de la responsabilidad del estado con ocasión a la reparación de daños, tan es así que:

La idea de irresponsabilidad absoluta del Estado encontró en algunas épocas ciertas limitaciones. En primer lugar, si bien el Estado no era responsable, se consideró que por los daños que causara su actividad eran responsables los agentes que directamente lo causaban; es decir, que si bien no era responsable la persona pública, si lo era la persona natural que causaba el daño en nombre de aquella. En segundo lugar, la responsabilidad del Estado aparecía cuando una ley expresamente lo consagraba para un caso determinado, como sucedió en Francia desde comienzos del siglo XIX con los daños causados por trabajos públicos. (Rodríguez; 2015 p.466)

Otra de las teorías a desarrollar es sobre la responsabilidad del Estado, **es la del daño**, la cual es aplicada de manera excepcional y por equidad, debido a que es considerada como una responsabilidad subsidiaria. La responsabilidad del Estado por el daño no siempre es el resultado de la mala actuación de la administración, sino también, por actuaciones regulares y lícitas, indicando que lo relevante es que se cause injustamente el daño. Por consiguiente,

cabe aclarar que cuando el resultado del ejercicio legítimo de las funciones del Estado cause un daño, este no puede alegarse como daño antijurídico. Tan es así que la Constitución Política de Colombia de 1991 es su artículo 90 lo establece.

Ahora bien, darle desarrollo a la teoría del daño implica básicamente una monografía completa, dado a este es un concepto muy amplio y que abarca muchas teorías las cuales necesariamente deben abordarse en profundidad, por lo anterior en este capítulo solamente las traeremos a colación y a su vez citaremos la posición que la jurisprudencia colombiana haya tenido en cuenta frente a este concepto, es así con en Sentencia C-430/00 se ha indicado lo siguiente frente a la responsabilidad patrimonial del estado por daño antijurídico:

A pesar de que se ha considerado por algunos doctrinantes que la nueva concepción de la responsabilidad del Estado tiene como fundamento un criterio objetivo, no puede afirmarse tajantemente que el Constituyente se haya decidido exclusivamente por la consagración de una responsabilidad objetiva, pues el art. 90 dentro de ciertas condiciones y circunstancias también admite la responsabilidad subjetiva fundada en el concepto de culpa. Y ello es el resultado de que si bien el daño se predica del Estado, es necesario tener en cuenta que se puede generar a partir de la acción u omisión de sus servidores públicos, esto es, de un comportamiento que puede ser reprochable por irregular o ilícito. (C.C., C-430/00, p 1, 2000)

2.2 Marco conceptual:

El termino de responsabilidad del estado apareció desde la segunda mitad del siglo XIX, para esta época el Estado no les reconocía a los particulares una indemnización alguna por el daño ocasionado por su actividad debido a que este no estaba reglado era considerado una

actuación contraria a la soberanía, pues tan solo hasta el siglo XX se da inicio a las primeras teorías de responsabilidad estatal.

Es así como surgen tres periodos: Responsabilidad Indirecta – Responsabilidad Directa – Falla del Servicio.

Ahora bien, para tener un buen desarrollo investigativo es fundamental realizar una breve descripción de los conceptos que se abordarán en este proyecto así:

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

Vía arteria: Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista.

Vía peatonal: Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.

Vía principal: Vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.

Vía ordinaria: La que tiene tránsito subordinado a las vías principales.

Vía troncal: Vía de dos (2) calzadas con ocho o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito de servicio público masivo. (L. 769, art. 2,2002)

Malla vial: Es aquel conjunto de vías integrada por vías de sentido general longitudinal de norte a sur y transversal de oriente a occidente, entre las cuales se encuentran vías locales principales. (SDP, 2016)

Malla arterial complementaria: Articula operaciones a la malla vial principal y la malla vial intermedia; esta permite fluidez del tráfico interior de los sectores conformado por

la malla vial principal. Esta malla es de soporte básico para el transporte privado y para las rutas alimentadoras de los sistemas de transporte masivo. (SDP, 2016)

La malla vial local: Está conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda. (SDP, 2016)

2.3 Marco jurídico:

2.3.1 Marco constitucional:

En la constitución de 1991 se incorporó un artículo que consagro expresamente y de manera directa la responsabilidad patrimonial del Estado. Se trata del artículo 90 de la C.N el cual contempla que

El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.

En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste(..) (Const. P., art. 90,1991)

2.3.2 Marco legal:

El amparo legal en cuanto a materia de seguridad vial y movilidad está amparado en la Ley 769 de 2002, quien nos da directrices de en materia de circulación de peatones, conductores, agentes de tránsito y demás.

2.3.3 Marco jurisprudencial:

Como el desarrollo de este trabajo es una línea jurisprudencial, son muchas las sentencias que vamos a revisar las cuales van a ser citadas a lo largo de cada capítulo, así pues, entre ellas tenemos un pronunciamiento del Consejo de Estado en sentencia del 3 de noviembre con radicado No. 1999 -00524/ 29334 quien nos ha señalado que “(...) el fundamento de imputación aplicable es el de la falla del servicio en la señalización de las vías públicas (...)” (Sección Tercera, 2016)

De esta manera, tenemos que la responsabilidad que deriva del Estado por incumplir o por dejar de hacer las funciones que le tienen encomendadas y que para este caso de estudio son las concernientes a la falta de señalización de vías o falta de mantenimiento vial, tenemos que se debe abordar dicha responsabilidad desde el punto de vista subjetivo y objetivo, es así como tenemos que las obligaciones de la administración derivadas del control que se debe ejercer en cuanto a la señalización de vías no puede ser objetiva, ya que el daño que ocasiona por esta omisión deviene del incumplimiento de las funciones que le son encomendadas.

Por su parte, La sala de lo Contencioso Administrativo señala que “(...), procede la atribución de responsabilidad a la entidad, por el incumplimiento del deber de señalización, porque ella debió asumir un comportamiento activo para proteger efectivamente la vida de los ciudadanos (...)” (C. E. Sección Tercera, 2014). Con base a todas las sentencias que se estudiaran para realizar el análisis jurisprudencial veremos en qué casos aplica la responsabilidad del estado por la falta de señalización de las vías, pues si bien es cierto la Sala ha fallado en contra de la entidad por esta falla, también lo ha hecho eximiéndola de la responsabilidad a pesar de que esta última haya omitido su deber legal de mantener las vías en buen estado.

3 Diseño metodológico

3.1 Tipo de investigación

La investigación será de tipo descriptivo – socio – jurídico.

Descriptivo en la medida en que se realiza una descripción de hechos y de acciones desarrolladas en la ciudad de Bogotá; y socio - jurídico puesto que es un fenómeno social analizado desde la perspectiva jurídica debido a que los accidentes de tránsito ocasionados por el mal estado de la malla vial se abordan desde los conceptos jurídicos y jurisprudenciales existentes.

3.2 Fases de la Investigación

En el desarrollo del primer capítulo se abarcarán temas relacionados con la responsabilidad del Estado, básicamente se conceptuará sobre la función administrativa que ejerce el estado, abarcaremos temas que demostraran la culpabilidad en la que la administración ha incurrido por acción u omisión de sus funciones y que con ocasión a ella ha generado un daño antijurídico a quien no está en capacidad de soportar dicho daño y a quien el Estado está brindando especial protección, esto amparado bajo el esquema constitucional. De esta misma manera se abordará el régimen de responsabilidad objetiva y subjetiva, se brindará una breve descripción de estos conceptos los cuales son indispensables tener en cuenta para una mayor comprensión de los fallos que el Consejo de Estado a tenido y su análisis jurisprudencial de cada caso en concreto.

En la segunda fase de investigación se llevará a cabo el completo análisis de la línea jurisprudencial del Consejo de Estado, las diferentes posiciones que ha abordado para cada caso, en este segmento únicamente analizaremos sentencias en las cuales se logró establecer

que el estado fue responsable de una conducta culposa que con ella ocasiono un daño antijurídico y por tal razón está en la obligación de repararlo. Finalmente, en el tercer capítulo mostraremos cuando se aplican las causales eximentes de responsabilidad y mostraremos el análisis jurisprudencial de algunas sentencias que abordan dichos eximentes, terminando la fase con un cuadro comparativo de causales y eximentes

4 Responsabilidad del Estado Colombiano ante el daño causado por la falla en el servicio en cuanto al mantenimiento y señalización de vías

Daremos inicio a este capítulo indicando que el primer elemento ha tener en cuenta para imputar la responsabilidad del Estado, es la existencia del daño antijurídico, esto al tenor del artículo 90 de la Carta Política, el cual indica “El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas (...)”. (Const. P., art. 90,1991)

Podemos ver entonces que lo que exige la norma no es solamente que exista un daño, sino que además sea antijurídico, dicho en otras palabras, que con la ocurrencia de este daño se vulnere el ordenamiento jurídico lesionando aquello que jurídicamente este protegido. Para configurar el daño se debe estudiar cada caso en particular, así pues, y a manera de ejemplo tenemos que cuando se presenta un accidente de tránsito y con ocasión a ello muere una persona, es necesario que en el acervo probatorio se logre demostrar la ocurrencia de dicho daño; es así como entre las pruebas que se deberán aportar están las del registro civil de defunción, el informe del accidente de tránsito, copia de la historia clínica y el protocolo de la necropsia realizada al cadáver, en donde se evidencia que estos fueron con ocasión al accidente sufrido. Una vez configurado la existencia del daño antijurídico, se debe determinar

si el mismo es imputable o no a la administración, es decir, al Estado en cabeza de alguno de sus agentes.

Atendiendo a lo anterior, traeremos a colación un fallo del Consejo de Estado, en donde se evidencia lo anteriormente dicho, es decir, que no siempre es responsable el Estado por los accidentes ocasionados en las vías del territorio colombiano.

Consejo de estado, sala de lo contenciosa administrativa, sección tercera – subsección c, mp. Jaime Orlando Santofimio Gamboa, sentencia del 10 de noviembre de 2016, expediente no. 35796.

En el desarrollo de esta sentencia encontramos que no en todos los casos de Responsabilidad por daños derivados de accidentes de tránsito serán resueltos de la misma manera ya que todo está a criterio del juez quien debe justificar las razones fácticas y jurídicas que distinguen el título de imputación.

Es así como el daño comprendido desde la Responsabilidad Civil Extracontractual nos indica que;

Daño: Es el considerado de la actividad o inactividad de la administración pública y no sea soportable porque es adverso a la Constitución o a una norma, así mismo se vean afectados derechos o intereses reconocidos, respecto del **Daño antijurídico**, la Corte Constitucional ha señalado que la “(...) antijuridicidad del perjuicio no depende de la licitud o ilicitud de la conducta desarrollada por la Administración todo depende es de la no soportabilidad del daño por parte de la víctima” (C.E., Sala de lo Contencioso Administrativo, Exp 66001-23-31-000-2006-00300-01 p. 27, 2016)

Ahora bien, respecto al título de Imputación, el Consejo de Estado sostiene que se debe demostrar la ocurrencia del daño antijurídico con una justificación fundada, determinando la posible responsabilidad del estado, en la cual sería procedente reconocer la falla de la administración en cuanto a la omisión del cumplimiento de sus deberes.

Tenemos entonces que la responsabilidad patrimonial del Estado se configura cuando es llamado a responder por la generación de un daño antijurídico, el cual ha sido determinado de manera subjetiva, toda vez que esta se debió probar para dicha imputación. Aunado a lo anterior, tenemos que el Estado muchas veces omite su responsabilidad en cuanto al mantenimiento y señalización de vías o la deja en cabeza de sus contratistas sin realizar una correcta inspección, vigilancia y control, razón por la cual suceden los accidentes de tránsito que en muchas ocasiones terminan en tragedia.

Si bien es cierto, está en cabeza del Estado el mantenimiento y la señalización de vías públicas, también lo es que la Sala plena del Consejo de Estado, ha expuesto en diferentes doctrinas la importancia de la señalización como aquel “Principio de Señalización” que debe construir carreteras seguras y adecuadas al tráfico y a su vez mantenerlas en buen estado para evitar el peligro proveniente de daños o desperfectos en las vías.

Entre los tipos de Responsabilidad Estatal, tenemos la teoría de la falla en el servicio; que como ya lo habíamos manifestado tiene su génesis en la teoría clásica del derecho administrativo francés, por ende la noción de falla en el derecho colombiano, de modo que es responsabilidad del Estado y obligación de la administración de indemnizar a sus administrados por los perjuicios o daños causados de forma irregular.

En el estudio realizado a esta teoría encontramos las modalidades de **Falla Probada**, la cual es entendida como un régimen de responsabilidad que para ser imputado al Estado deberá probarse que el hecho, la culpa y el nexo de causalidad fueron ocasionados por el

Estado en cabeza de uno de sus agentes para posteriormente entrar a indemnizar por dichos daños, en pocas palabras no se presume la responsabilidad del estado si no que debe probarse. La siguiente modalidad que encontramos es la **Falla Presunta**, en este régimen podemos decir que es todo lo contrario, es decir que el Estado es el encargado de todo el tema probatorio, se considera su campo de aplicación en la actividad médica por la irregular prestación del servicio de salud. Sin embargo, esto no es una regla de oro ni un determinante para todos los casos, pues el Estado puede eximirse de la Responsabilidad que se le imputa en algunos casos en específicos los cuales se abordarán en el desarrollo de esta investigación.

Finalmente, no queremos terminar este capítulo sin antes indicar que el operador judicial evalúa cada caso en concreto de una manera objetiva o subjetiva para así determinar el tipo de responsabilidad atribuible al Estado, las cuales se diferencian en la imputación del daño producto de imprudencia o negligencia o en ejercicio de una actividad peligrosa, elemento principal para que se genere dicha responsabilidad.

De esta manera, tenemos que el régimen objetivo aplicable en Colombia es la entendida como la exenta de culpa o la que en ejercicio de una actividad riesgosa causa un daño a otro, razón por la cual está obligado a indemnizarlo y la Subjetiva constituye las fallas de la administración es decir cuando se produce el daño producto de una negligencia igualmente debe indemnizarse.

5 Sentencias que conforman la línea jurisprudencial

La responsabilidad del Estado colombiano, adquiere su constitucionalización desde el año de 1991, pues antes de esa época no existía una obligación expresa y tacita para que el Estado Colombiano reparará los daños causados a las personas, ya que esta reparación sola mente se daba por vía jurisprudencial y tras un largo periodo de litigio; situación que afortunadamente ha ido evolucionando a lo largo de los años y es en este capítulo en donde queremos desarrollar su evolución, específicamente en el periodo 2011 – 2016; esto debido a que en el desarrollo de nuestra investigación, se logró definir que estos años fueron años de alta accidentalidad vial ocasionadas por fallas en el servicio; y es aquí en donde queremos mostrarles la posición que el Consejo de Estado ha tomado y que en ocasiones ha reiterado los mismos argumentos para que sean tenidos en cuenta por sus agentes y así disminuir el sin número de demandas que en la actualidad existen.

Consejo de estado, sala de lo contenciosa administrativa, sección primera, MP. Olga Melida Valle de la Hoz, Sentencia del 28 de marzo de 2012, expediente no. 23085.

Los hechos que acontecieron este litigio surgen cuando una familia transitaba por un puente y de repente este se desplomó ocasionado la muerte de 3 menores, lesiones a la madre y perdida del vehículo. El estudio de este caso se basa en el régimen de responsabilidad subjetiva por la falla del servicio, debido a que el accidente se presentó por la falta de señalización y por la falta de mantenimiento vial, por esta razón le atribuye la responsabilidad al departamento de Cundinamarca, ya que las entidades que tienen a su cargo el deber mantenimiento de las vías no pueden desatender el deber de señalizar argumentando que este

es responsabilidad de un tercero, pues está en cabeza de ellas ejercer el debido control dando cumplimiento a las disposiciones legales.

Consejo de Estado, Sala de lo Contenciosa Administrativa, Sección Tercera – Subsección B, MP. Stella Conto Díaz Del Castillo, Sentencia del 30 de enero de 2012, Expediente No. 21679.

Los sucesos de esta demanda ocurrieron debido a que dos personas se movilizaban en una motocicleta y de repente colisionaron contra un muro de escombros y materiales productos de una obra pública que realizaba en un puente y como consecuencia cobró la vida de uno de los ocupantes de la motocicleta. En este caso la sala plena del Consejo centra su argumento en la responsabilidad extracontractual del INVIAS, debido a que uno de sus contratistas no efectuó una correcta señalización, sin embargo, advierte que, aunque esta obligación está a cargo del contratista el INVIAS debe velar por que dichos presupuestos se cumplan y no debe responsabilizar la omisión de los contratistas, es así como en este caso se logra probar la falla del servicio.

Consejo de Estado, Sala de lo Contenciosa Administrativa, Sección Tercera – Subsección c, MP. Jaime Orlando Santofimio Gamboa, Sentencia del 30 de Enero de 2013, expediente no. 22455.

Los hechos que dieron origen a esta demanda fueron los ocurridos en una carretera por la vía al guamo cuando 3 personas se movilizaban en su vehículo y de repente fueron embestidas por un camión de propiedad del Ministerio de Defensa, quien era conducido por un funcionario que se encontraba en cumplimiento de sus funciones y quien invadió el carril contrario; así mismo la parte demandante sostuvo que la vía se encontraba en mal estado, que

no tenía señalización alguna y a su vez la carretera tenía múltiples huecos, por lo que le atribuye responsabilidad compartida al INVIAS por la falta de mantenimiento y señalización vial lo que llevo a que le ocasionara la muerte de 2 de sus ocupantes. El Consejo de Estado para este caso hace énfasis en el resultado dañoso como elemento central para determinar la imputación de la responsabilidad del Estado, el alto tribunal orienta su fallo a la atribución jurídica del daño, con fundamento en el artículo 90 de la Constitución Política.

Consejo de estado, sala de lo contenciosa administrativa, sección tercera – subsección c, MP. Olga Melida Valle de la Hoz, sentencia del 21 de agosto de 2014, expediente no. 31155.

Los hechos que motivaron esta demanda se presentaron nuevamente por la falta de señalización de las vías, una carretera estaba siendo reparada y no existían señales de tránsito que así lo indicaran, debido a esto un joven sufrió un accidente quedando seriamente lesionado y con secuelas que implican una disminución de su capacidad laboral. La doctrina del Consejo de Estado en algunas ocasiones ha utilizado la expresión del “principio de señalización”, esto con ocasión a las múltiples demandas que llegan por este hecho y ha sido en enfático en la importancia de la instalación de señales que indiquen que una vía se encuentra en construcción; estos pronunciamientos básicamente van dirigidos a las entidades que tienen a su cargo el deber de señalizar vías públicas y que por razones inexplicadas omiten su deber o lo hacen de manera defectuosa ocasionando daño a las personas que no están en la obligación de soportarlo y a su vez comprometiendo la responsabilidad de las personas jurídicas en cuyo nombre actúan.

Consejo de Estado, Sala de lo Contenciosa Administrativa, Sección Tercera – Subsección C, MP. Olga Melida Valle De la Hoz, Sentencia del 12 de noviembre de 2014, Expediente No. 30916.

Un derrumbe arrastró un bus de servicio público que se encontraba a la espera de un despeje de vía quedando totalmente destruido, el derrumbe era previsible debido a que la tierra estaba cediendo. Para este caso el Consejo de Estado reitera el resultado dañoso ocasionado por uno de sus agentes y hace el análisis de responsabilidad bajo el entendido de la falla del servicio, pues considera que el INVIAS desconoció su deber de mantenimiento vial y señalización de las vías. De igual forma manifiesta que la atribución del daño por culpa de uno de sus agentes hace responsable su reparación, sin embargo, aclara que dicha reparación solo es posible cuando el daño ocasionado a tenido vínculo con el servicio. Finalmente nos indica que los fundamentos de la responsabilidad son esencialmente el daño antijurídico y su imputación a la administración.

Consejo de Estado, Sala de lo Contenciosa Administrativa, Sección Tercera – Subsección B, MP. Ramiro Pazos Guerrero, Sentencia del 29 de agosto de 2016, Expediente No. 38155.

Un árbol de aproximadamente 25 metros de altura cayó sobre varios vehículos que transitaban por una vía, este hecho dejó varias víctimas mortales. En este caso la jurisprudencia del Consejo de Estado estableció que si bien es cierto la caída del árbol es un hecho accidental está en cabeza del INVIAS el mantenimiento vial, para este caso en concreto el mantenimiento consistía en talar el árbol las veces que fueran necesarias para evitar este tipo de accidentes, ya que se conocía que esto podía llegar a suceder. Es así, como este fallo

se enfocó en la omisión de la administración de realizar labores que están a su cargo y que como consecuencia desencadena un daño a los administrados.

Con este breve desarrollo jurisprudencial se puede observar que en la mayoría de los casos el daño que se le atribuye al Estado es por la omisión de actuar en debida forma o por hacerlo de manera defectuosa, pues en reiteradas ocasiones la sala plena del Consejo de Estado ha advertido que está en cabeza del Estado no solo la obligación de realizar el mantenimiento de las vías sino también de realizar control y la vigilancia del actuar de sus agentes y así evitar que se presenten daños sobre las personas para garantizar la seguridad de los ciudadanos.

6 Eximentes de responsabilidad del Estado por las fallas en el servicio

En el desarrollo del segmento anterior encontramos que en múltiples ocasiones se le ha imputado responsabilidad al Estado por falla en el servicio debido a las actuaciones irregulares de la administración que generan perjuicios, hechos generadores de que el Estado es el mayor infractor del ordenamiento jurídico, sin embargo, la misma jurisprudencia del Consejo de Estado ha indicado que no siempre el Estado es responsable de dichas actuaciones por lo que a continuación describiremos cuando estamos frente a un eximente de responsabilidad y así desarrollar un pequeño comparativo frente a las actuaciones en donde el Estado es responsable por sus actuaciones y cuando estamos frente a unas eximentes de culpabilidad.

Es así, como iniciaremos hablando de cuáles serían las causas que conllevan a un eximente de responsabilidad, encontrando entre ellas la fuerza mayor o caso fortuito, el hecho a un

tercero y el hecho de la víctima. Sin embargo, se ha logrado determinar que aun existiendo estas causales eximentes de responsabilidad el hecho de que se generen con llevan a la materialización de un daño, es aquí en donde la culpa se considera compartida.

Para dar inicio a este capítulo se definirán las causales eximentes de responsabilidad, las cuales han sido definidas por las diferentes cortes. Seguidamente se realizará un análisis jurisprudencial de la posición que el Consejo de Estado ha venido tomando para definir y dar una postura frente a estos eximentes, ya que al dejar el precedente jurisprudencial sirve para que los abogados en el desarrollo de la Litis eviten congestionar el aparato judicial que por sí solo ya lo está.

6.1 Fuerza mayor o caso fortuito

Siguiendo la línea jurisprudencial y ahondando en los conceptos que las altas cortes han tenido frente al concepto de fuerza mayor y caso fortuito vemos que estas hacen distinción frente a esos dos conceptos “en principio definiendo el caso fortuito como el suceso interno que se da dentro del campo de actividad de quien produce el daño, mientras que la fuerza mayor se identifica como un acaecimiento externo a la actividad de quien produce el daño”. (C.E, Sala de Consulta y Servicio Civil, No. 11001-03-06-000-2006-00119-00, p.8,2006), de la misma manera, la corte a indicado que la irresistibilidad hace referencia a la fuerza mayor y la imprevisibilidad al caso fortuito.

Con base a estos últimos conceptos la sala plena del Consejo de Estado ha manifestado lo siguiente:

(...) en relación con la imprevisibilidad, se señala que este elemento no se excluye con la simple posibilidad vaga o abstracta de que el hecho pueda ocurrir, sino con la posibilidad concreta y real de que el mismo pudiera ser

previsto. Y en relación con la irresistibilidad, cabe señalar que ésta se vincula con juicios de carácter técnico y económico, es decir, la valoración sobre la resistibilidad de los efectos del suceso involucra una valoración de los avances de la técnica, pero también de los recursos que deban disponerse para conjurar los del daño. (C.E., Sala de lo Contencioso Administrativo, No. 05 001 23 31 000 2002 03487 01 p. 22, 2002)

De esta manera tenemos que el código civil colombiano no hace diferencias entre el uno y el otro, es así como en su artículo 64 se indica: “Se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto o que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc.” (C.C., 2014)

Como vemos la jurisprudencia se a enfocado en distinguir estos conceptos, mientras que la norma no hace distinción a ello, por tal razon resulta importante mencionar que el Consejo de Estado a sido claro en indicar que para que la fuerza mayor se configure necesariamente se debe demostrar que el causante del daño fue generado por un hecho externo a la actuación administrativa y que sus agentes no tuvieron la intención de causarlo.

Anuado a lo anterior, hay que tener en cuenta que la Sala ha indicado que el caso fortuito no opera como causal eximente de responsabilidad en casos analizados bao el titulo de imputacion de riesgo excepcional, teniendo en cuenta que este esta implicito a una actividad peligrosa.

6.2 Hecho de un tercero

El hecho del tercero debe ser causa exclusiva única y determinante del daño para que se convierta en exoneratorio de responsabilidad. El supuesto más común del hecho del tercero es aquel en el cual la participación del alguien

extraño al demandante y al demandado fue el verdadero causante del daño y en este sentido, se configura una inexistencia del nexo causal. (Patiño, 2011, p52)

Para desarrollar mejor este concepto, consultamos diferentes sentencias del Consejo de Estado encontrando lo siguiente:

(...)como una causa extraña que exonera de responsabilidad a la entidad demandada y para tal efecto ha determinado algunas exigencias, a saber: (i) Que sea la causa exclusiva del daño. Si tanto el tercero como la entidad estatal concurren en la producción del daño, (...).

(ii) Que el hecho del tercero sea completamente ajeno al servicio, en el entendido que ese tercero sea externo a la entidad, es decir, no se encuentre dentro de su esfera jurídica (...).

(iii) Que la actuación del tercero sea imprevisible e irresistible a la entidad; porque, de lo contrario, el daño le sería imputable a ésta a título de falla del servicio en el entendido de que la entidad teniendo el deber legal de hacerlo, no previno o resistió el suceso. (...)" (C.E, Sección Tercera, No. 0500123310002020348701 (32912), 2015)

Pues bien, relacionando las dos causales eximentes de responsabilidad vistas hasta el momento, es decir, la fuerza mayor y el hecho de un tercero tenemos que para que este último sea aplicable debe necesariamente ser imprevisible e irresistible y demostrar en el acervo probatorio que la entidad demandada no tuvo ninguna injerencia con el daño causado.

6.3 Hecho de la víctima

Frente a este elemento el Consejo de Estado a indicado que:

(...) causal que debe acreditarse bajo el entendido de que los hechos que la fundamentan son la causa adecuada, eficiente y determinante del daño, que sobrepasan la órbita de la responsabilidad que se pretende imputar a la administración, es decir, para que pueda predicarse la configuración de este eximente de responsabilidad estatal, el hecho (acción u omisión) ejecutado por la víctima debe superar la simple causalidad y ser fundamental para la creación del resultado dañoso, de tal manera que el ingrediente fáctico que acompaña el hecho dependa exclusivamente de la voluntad de la víctima, sin el cual nunca se hubiera producido el resultado. Luego, debe entenderse que es la actuación de la víctima la esencia fundamental del daño, su causa eficiente, pero que en sí mismo el hecho (acción u omisión) debe ser determinante, adecuado e inequívoco para la producción del resultado dañoso. (C.E., Sección Tercera, No. 19001-23-31-000-2000-03932-01, p 2014)

Atendiendo a lo citado anteriormente, es claro que no siempre el Estado resulta responsable por los accidentes de tránsito generados por fallas en el servicio o por la falta de mantenimiento o señalización de vías, pues para que esto ocurra, es necesario que se presenten las causales anteriormente descritas y luego realizar un riguroso análisis de las características de tiempo, modo y lugar que originaron el suceso, ya que muchas veces son las mismas víctimas las generadoras del daño, al no atender las señales de tránsito o al no transitar por la vía adecuada; pues no basta con la sola ocurrencia del hecho sino, que es necesario demostrar el hecho generador del daño.

Al respecto de los anteriores conceptos el Consejo de Estado ha venido desarrollando diferentes posturas, las cuales explicaremos a continuación para una mayor comprensión de lo aquí plasmado:

Consejo de estado, sala de lo contencioso administrativo, sección tercera, mp. Danilo Rojas Betancourth, sentencia del 11 de noviembre de 2016, radicación no. 25000-23-26-000-2004-00995-01 (34639).

Los hechos que acontecieron para presentar esta demanda fueron los ocurridos en una vía férrea en la ciudad de Bogotá para el año 2002, cuando un menor de edad corría detrás del tren de la Sabana con la intención de subirse. Sin embargo, se resbaló por el mal estado de la vía, siendo arrollado por el ferrocarril ocasionándole amputación de los miembros inferiores. En este litigio, si bien se logró acreditar la falla en el servicio por la falta de mantenimiento de la vía férrea, estas no fueron suficientes para que el Estado respondiera patrimonialmente por los daños causados, toda vez que se produjo un hecho de la víctima con la actuación del menor que intentó subirse a uno de los vagones del tren de la Sabana que se encontraba en movimiento invadiendo así el carril preferente de la locomotora.

La Sala concluye en este caso que, si bien la vía se encontraba en mal estado, situación que sin duda constituye un incumplimiento por parte del Estado en cuanto al mantenimiento y señalización de vías, este no es suficiente para declarar patrimonialmente responsable al Estado por la falla en la prestación del servicio, por la sencilla razón de que **este no fue la causa generadora del daño**, ya que, si esta se hubiera encontrado en buen estado, de igual manera el desenlace sería el mismo.

Consejo de estado, sala de lo contencioso administrativo, sección tercera, mp. jaime enrique rodríguez navas, sentencia del 24 de abril de 2017, radicación no. 41001-23-31-000-2004-00244-01 (37838).

La síntesis de este caso, trata de que un señor viajaba como pasajero de un vehículo automotor y el conductor colisiono con otro vehículo que venía en sentido contrario al tratar que evitar un bache que existía en la vía. De conformidad con el material probatorio que obra en el expediente, se logró establecer que la vía a donde acontecieron los hechos no tenía huecos y con respecto a las condiciones de transitabilidad de la vía, esta se encontraba seca, en conclusión, estaba en buen estado. Al respecto, la sala ha indicado que la existencia del daño antijurídico es el primer elemento que debe acreditarse para que pueda predicarse la responsabilidad, que indica el artículo 90 Superior, así pues, no solamente basta con la existencia de un daño, sino que se requiere que este sea antijurídico, es decir, aquel que no se tiene la obligación de sufrir y que es contrario a derecho, dicho en otras palabras aquella afectación que lesiona los bienes o intereses que están jurídicamente protegidos. ¿Ahora bien, si la carretera se encontraba en buen estado y a pesar de ello la persona sufrió graves lesiones, cuál sería la causal exonerativa de la responsabilidad? Pues bien, la sala indica en este caso que existen varios factores que eximen de responsabilidad al estado, entre ellos está la condición de riesgo que conlleva conducir un vehículo automotor y el obrar imprudente de quien lo conduce. Como vemos, la causal que excluye de responsabilidad del estado en este caso en concreto es el hecho de un tercero, ya que la ocurrencia de dicho hecho fue generada por el conductor quien es el determinante de la producción del daño, a pesar de ser imprevisible e irresistible.

Consejo de estado, sala de lo contencioso administrativo, sección tercera, mp. martha nubia velasquez rico, sentencia del 11 de octubre de 2018, radicación no. 76001-23-31-000-2007-00884-01(46135)b

En este precedente jurisprudencial, se estudia el eximente de responsabilidad del estado por que se configuro la causal de caso fortuito o fuerza mayor. Así pues, los hechos que acontecieron, fueron los ocurridos en una vía que conduce hacia la ciudad de Cali, en esta carretera transitaba un detective del DAS en un vehículo automotor de propiedad de la Dirección Nacional de Estupeficientes, cuando de repente se estalló la llanta delantera. Sin embargo, no se logró demostrar si la llanta estalló antes de la colisión o después, tampoco se pudo demostrar que este hecho fuera por acción u omisión del municipio de Argelia. Dichos argumentos se basaron en que el conductor perdió el control del vehículo luego de que la llanta se explotará, razón por la cual se configuro la existencia de un hecho fortuito que se escapa de la previsibilidad de cualquier persona. En este evento vemos la presencia de un riesgo excepcional, desencadenado por la conducción de un vehículo asignado para transportar funcionarios del DAS. Por otro lado, la Sala indica que, si adoptaran la postura de que la llanta delantera del vehículo hubiera sido la causante del accidente, no se podría invocar el eximente de responsabilidad de evento fortuito, toda vez que como la misma sala lo ha señalado “el caso fortuito, no opera como una causal eximente de responsabilidad en casos analizados bajo el título de imputación de riesgo excepcional, toda vez que este hace parte del riesgo implícito de la cosa o actividad peligrosa” (C.E., Sala de lo Contencioso Administrativo, No. 25000-23-26-000-2004-02010-01(41390) p. 30, 2018)

Finalmente, para resumir este capítulo, queremos hacerlo con un cuadro resaltando de manera puntual los conceptos que se deben tener en cuenta para su aplicabilidad:

Causales de Responsabilidad del Estado	Eximentes de Responsabilidad
<p>La Responsabilidad del Estado, en los términos del art. 90 de la Constitución de 1991 es necesario que se cuente con:</p> <p>Falla del Servicio: Que genere un hecho dañoso y que su antijuridicidad le sea imputable al Estado.</p> <p>Daño Antijuridico: Para atribuirle esta acción al Estado, es necesario que el daño ocasionado tenga relación directa con el servicio, pues la atribución de la responsabilidad puede darse también en razón de criterios normativos o jurídicos.</p>	<p>Cuando se logre demostrar que a pesar de existir un daño el Estado no es responsable porque el hecho generador del daño ocurrió con ocasión a un caso de fuerza mayor, un Hecho a un tercero o un hecho de la víctima, los caules se deberán demostrar en acervo probatorio de la demanda.</p>

Conclusiones

Tras la comprensión de lectura de los diferentes postulados Jurisprudenciales que hemos plasmado en este documento se puede establecer que la responsabilidad del Estado en cuanto a la falta de mantenimiento y señalización de vías públicas, tiene diferentes posturas por parte del Consejo de Estado, esto dependiendo de las causas particulares de cada caso concreto, es decir, la sala plena aborda el título de imputación desde el régimen de responsabilidad Contractual, Extracontractual, Objetiva o Subjetiva, las cuales tienen un nexo de causalidad que dan origen al daño especial como título de imputación, producido por una actividad administrativa.

De la misma manera, vemos que los fallos del Consejo de Estado que abordan la teoría de la responsabilidad por la falla en el servicio en cuanto al mantenimiento y señalización de vías están enfocados a que debe probarse el daño causado, de lo contrario la teoría es abordada desde el punto de vista de los eximentes de responsabilidad.

Otra conclusión que podemos abordar es la evolución que surgió en el concepto de responsabilidad estatal, pues la entrada en vigencia de la Constitución de 1991 el daño antijurídico paso a ser un requisito indispensable para imputar la responsabilidad del Estado.

Lista de Referencia o Bibliografía

- Consejo de Estado (C.E), Sección Tercera, noviembre, 3,2016, MP: J. Santofimio, Radicado 1999-00524-29334.03/11/2016)
- Constitución política de Colombia [Const. P.]. (1991).Colombia: Nueva Legislación, 3Ed
- Corte Constitucional. [C.C.], abril 12, 2000. M.P: A. Barrera, Sentencia C-430/2000. Gaceta de la Corte Constitucional [G.C.C.] Colombia
- De Cupis A, El daño, Teoria General de la responsabilidad civil, Ed, Bosch 2 (1975).
- González Noriega O. (2009). Responsabilidad del Estado en Colombia: Responsabilidad por el hecho de las leyes. *Revistas UIS*, 37 (1), 77 -86 Recuperado de: <http://revistas.uis.edu.co/index.php/revistahumanidades/article/download/104/734/>
- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forences. (15 de junio de 2015). *Muertes por accidente*. Obtenido de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forences: Recuperado de: <https://medicina-forense6.webnode.com.co/novedades/>
- Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Transito Terrestre. Septiembre 13 de 2002. DO. No. 44.893. (s.f.). Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=5557>
- Organización Mundial de la Salud (2019) Informe sobre la situación mundial vial. Recuperado de: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/es/
- Rodriguez, L. (2005). Derecho Administrativo General y Colombiano, Bogotá, Colombia: Ed. Temis
- Secretaria de Hacienda. (s.f). Sistema Vial y de Transporte. Recuperado de: <https://www.institutodeestadosunidosurbanos.inf/endatos/0200/02-050>

