



TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DEL VALLE DEL CAUCA

SALA SEGUNDA DE DECISIÓN ORAL

Santiago de Cali, treinta (30) de agosto de dos mil veinticuatro (2024)

SENTENCIA DE SEGUNDA INSTANCIA No. 198

Magistrado Ponente: Dr. RONALD OTTO CEDEÑO BLUME

MEDIO DE CONTROL:	REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTE:	MARÍA NELCY MUÑOZ ORTIZ Y OTROS lberon@hotmail.com notificacionesabogadoberon@hotmail.com
DEMANDADO:	DISTRITO ESPECIAL DE SANTIAGO DE CALI notificacionesjudiciales@cali.gov.co mariafernandarenteriacastro@gmail.com METRO CALI S.A. metrocali@metrocali.gov.co judiciales@metrocali.gov.co fabian davidorozco@hotmail.com ccardona@metrocali.gov.co UNIÓN METROPOLITANA DE TRANSPORTADORES S.A. – UNIMETRO S.A. unimetro@unimetro.com.co ajustacali.djuridico@gmail.com
LLAMADA EN GARANTÍA:	PREVISORA S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS notificacionesjudiciales@previsora.gov.co notificaciones@gha.com.co SEGUROS DEL ESTADO S.A. carlosjuliosalazar@hotmail.com juridico@segurosdelestado.com
RADICACIÓN:	76001-33-33-013-2016-00055-02
TEMA:	MUERTE EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO / RESPONSABILIDAD DEL ESTADO POR CONCURRENCIA DE ACTIVIDADES PELIGROSAS / CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA.
DECISION:	CONFIRMA / NIEGA PRETENSIONES

I. EL ASUNTO

1. Profiere el Tribunal, en segunda instancia y a través de la Sala Segunda de Decisión, la sentencia que corresponde en virtud del recurso de apelación instaurado por la parte demandante contra la sentencia No. 041 del 29 de junio de 2022, proferida por el Juzgado Dieciséis Administrativo Oral del Circuito de Cali, por medio de la cual se negaron las pretensiones de la demanda.

II. LA DEMANDA Y SUS ALEGATOS

2. Las señoras **MARÍA NELCY MUÑOZ ORTIZ; JHENIFER MORALES MUÑOZ**, quien actúa en nombre propio y representación de la menor **BRIGNY DAYHANA CRUZ MORALES** y **LEYDY JOANA MUÑOZ MUÑOZ**, en nombre y representación de la menor **VALENTINA BOLAÑOS MUÑOZ**, quienes actúan a través de apoderado

MEDIO DE CONTROL:	REPARACIÓN DIRECTA
RADICACIÓN:	76001-33-33-013-2016-00055-02
DEMANDANTE:	JHENIFER MORALES MUÑOZ Y OTROS
DEMANDADA:	METRO CALI S.A. Y OTROS

judicial, en ejercicio del medio de control de reparación directa, interpusieron demanda contra el **DISTRITO ESPECIAL DE SANTIAGO DE CALI - SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, SOCIEDAD METROCALI S.A. y UNIÓN METROPOLITANA DE TRANSPORTADORES S.A. -UNIMETRO S.A.-**, solicitando que se declaren administrativamente responsables por los perjuicios materiales e inmateriales ocasionados con la muerte del señor **LUIS NUBIER MORALES RENDÓN**.

3. Como sustento de sus pretensiones señalaron que el 18 de febrero de 2014 a las 17:40 horas, en la carrera 5ª con calle 16 del barrio San Nicolás de Cali, el señor **LUIS NUBIER MORALES RENDÓN** se desplazaba en su motocicleta de placas HTZ89A, color azul, cuando fue arrollado por un bus afiliado a la **EMPRESA DE GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO** de placas VCX- 596, marca volvo, línea B7R EURO III VOITH, modelo 2012, propiedad de **UNIMETRO S.A.**, lo que le causó graves lesiones que le provocaron la muerte¹.

4. Indicaron que la responsabilidad extracontractual del Estado se deriva del título de riesgo excepcional, dado que el accidente de tránsito fue producido por la falta de cuidado atribuible al conductor del articulado quien invadió el carril por el que transitaba el motociclista².

III. LA CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA Y SUS ALEGATOS

5. **METROCALI S.A.** se opuso a las pretensiones de la demanda al argumentar que no se aportó prueba alguna sobre la responsabilidad civil extracontractual de la entidad por la muerte del señor **LUIS NUBIER MORALES RENDÓN**.

6. Indicó que el accidente no se produjo por culpa del automotor del **SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO MIO**, sino por causas ajenas a este, como la acción de un tercero o la falta de pericia de la víctima en el manejo de su motocicleta, refiriendo que el accidente fue inevitable, teniendo en cuenta que la víctima al perder el control de su motocicleta cayó sobre la vía justo en el momento en que pasó el articulado, de modo que el conductor no tuvo incidencia alguna.

7. Preciso que, si bien cuenta con la titularidad del sistema **MIO** de la ciudad, para la prestación del servicio público de transporte se realizaron contratos de concesión con varios operadores de transporte, entre ellas, **UNIMETRO S.A.**, quienes asumen bajo su cuenta y riesgo la operación y explotación del servicio de transporte público.

8. Agregó que los vehículos que operan en el sistema **MIO**, no son propiedad de **METROCALI S.A.**, por lo cual no existe relación de causalidad entre el hecho y el daño respecto a esta entidad y en el evento de existir alguna responsabilidad, esta es atribuible a **UNIMETRO S.A.**, al conductor que operaba el vehículo o a la propia víctima por su actuar negligente, pues **METRO CALI S.A.** no puede ser responsable de hechos totalmente ajenos a sus funciones legales.

9. Formuló las excepciones denominadas: “falta de legitimación en la causa”, “inexistencia del nexo causal” y “culpa exclusiva de la víctima”³.

10. **UNIÓN METROPOLITANA DE TRANSPORTADORES -UNIMETRO S.A.-** allegó contestación, donde se opuso a las pretensiones de la demanda, indicando que no es responsable de los perjuicios reclamados, ya que en el informe policial del agente de tránsito no se atribuyó responsabilidad alguna al conductor del vehículo del **MIO**, ni consignó en el documento causa probable del accidente;

¹ SAMAI primera instancia, índice 109, archivo (zip), archivo 01 (folios 75-85).

² SAMAI primera instancia, índice 109, archivo (zip), archivo 73.

³ SAMAI primera instancia, índice 109, archivo (zip), archivo 01 (folios 103-120) y archivo 62.

MEDIO DE CONTROL:	REPARACIÓN DIRECTA
RADICACIÓN:	76001-33-33-013-2016-00055-02
DEMANDANTE:	JHENIFER MORALES MUÑOZ Y OTROS
DEMANDADA:	METRO CALI S.A. Y OTROS

aunado a que no se probaron los daños y perjuicios que se pretenden hacer valer en el proceso.

11. Formuló las excepciones denominadas: *“ineptitud probatoria”*, *“cobro de lo no debido”* y *“genérica”*⁴.

12. El **DISTRITO ESPECIAL DE SANTIAGO DE CALI** se opuso a la totalidad de las pretensiones por considerar que no se demostró la falla del servicio por parte de la entidad, pues los elementos de responsabilidad del Estado no se encuentran debidamente acreditados, atribuyendo como causa del accidente la culpa exclusiva de la víctima, con lo cual se presenta un rompimiento del nexo de causalidad.

13. Indicó que si bien se aportó el informe de accidente de tránsito para acreditar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha establecido que esta prueba por sí sola no basta para construir el juicio de imputación, ni es la prueba idónea para determinar las circunstancias que rodearon el accidente.

14. Resaltó que lo consignado en el informe policial de accidente de tránsito (IPAT), sólo corresponde a una observación por parte de la autoridad cuando se hace presente con posterioridad a la escena del hecho, pero no se aportó croquis del suceso.

15. Señaló que los hechos son ajenos a la administración municipal, toda vez que el accidente ocurrió con un bus del **SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO MIO**, por lo que no es la entidad encargada de prestar el servicio público de transporte masivo en la ciudad, función que le corresponde a **METROCALI S.A.**

16. Formuló las excepciones denominadas: *“falta de legitimación en la causa por pasiva”*, *“inexistencia del derecho”*, *“culpa exclusiva de la víctima”*, *“excesiva tasación de perjuicios”* e *“innominada”*⁵.

17. La **PREVISORA S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS**, llamada en garantía por el **DISTRITO ESPECIAL DE SANTIAGO DE CALI**, allegó contestación donde se opuso a las pretensiones de la demanda por cuanto a su juicio no se probaron los elementos de la responsabilidad extracontractual por parte de las entidades demandadas y la llamada en garantía, aunado a que los perjuicios reclamados no tienen sustento legal.

18. Frente a la demanda propuso las siguientes excepciones: *“falta de legitimación en la causa por pasiva del Municipio de Santiago de Cali”*, *“culpa exclusiva de la víctima”*, *“ausencia de prueba de los perjuicios alegados”*, *“conurrencia de culpas”* y *“enriquecimiento sin causa”*.

19. Frente al llamamiento en garantía propuso como excepciones: *“inexistencia de la obligación de reparar por parte de la Previsora S.A. compañía de seguros, como quiera que en el plenario se probó que los hechos demandados no comportan responsabilidad alguna por parte del municipio de Santiago de Cali y por ende el daño alegado no configura el siniestro asegurado”*; *“límites máximos de la eventual responsabilidad o de la obligación indemnizatoria o de reembolso que se atribuye a mi representada”*; *“en la póliza de responsabilidad civil no. 1008786 expedida por la Previsora S.A. compañía de Seguros, con fundamento en la cual se le llamó en garantía, se pactó un deducible”* y *“en el*

⁴ SAMAI primera instancia, índice 109, archivo (zip), archivo 01 (folios 149-153) y archivo 71.

⁵ SAMAI primera instancia, índice 109, archivo (zip), archivo 01 (folios 166-175) y archivo 68.

MEDIO DE CONTROL:	REPARACIÓN DIRECTA
RADICACIÓN:	76001-33-33-013-2016-00055-02
DEMANDANTE:	JHENIFER MORALES MUÑOZ Y OTROS
DEMANDADA:	METRO CALI S.A. Y OTROS

plenario quedó probado que la eventual obligación de la Previsora S.A Compañía de Seguros, no puede exceder el límite del valor asegurado en la póliza de responsabilidad civil No. 1008786 el cual se va agotando en la medida de cada siniestro o indemnización que se pague”⁶.

20. SEGUROS DEL ESTADO S.A llamada en garantía por **UNIÓN METROPOLITANA DE TRANSPORTADORES -UNIMETRO S.A.-** y **SOCIEDAD METROCALI S.A.**, allegó contestación donde manifestó que es cierto que para la fecha del accidente el vehículo de placa VCX596 se encontraba asegurado con las pólizas No. 101011978 y No. 101024168; sin embargo, precisó que dichas pólizas son únicamente de responsabilidad civil extracontractual, donde la póliza denominada No. 101024168 se suscribió en exceso, por ende, sólo puede afectarse ante el agotamiento de la póliza básica No. 101011978.

21. En cuanto a las pretensiones del llamamiento en garantía por **UNIMETRO S.A.** manifestó acogerse a lo que resulte probado en el proceso, aclarando que no todos los conceptos indemnizatorios fueron objeto de aseguramiento, por lo que en caso de condena solo asumiría los conceptos previamente en la Póliza de Seguro de Automóviles Nos. 101011978 y 101024168 previo agotamiento de la póliza citada, así como en las condiciones generales y específicas.

22. Frente al llamamiento en garantía propuso como excepciones: “cobro de perjuicios al seguro de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito”; “límite de responsabilidad de la Póliza de seguro de automóviles en su amparo de responsabilidad civil extracontractual No. 45-49-101011978”; “límite de responsabilidad de la póliza de seguro de automóviles en exceso No. 45-49-10104168”; el perjuicio moral como riesgo no asumido por las pólizas de seguro de automóviles No. 45-49-101011978 y No. 45-49-101024168”; “inexistencia de obligación solidaria de seguros del Estado S.A” e “inexistencia de la obligación”⁷.

23. En cuanto a las pretensiones del llamamiento en garantía por **METROCALI S.A.**, se opuso argumentando que a dicha entidad no le asiste ninguna responsabilidad, por cuanto no es la propietaria del vehículo que supuestamente ocasionó el daño, no tiene contrato laboral con el conductor de este y tampoco ejercía la guarda y custodia del vehículo, lo que le corresponde a **UNIMETRO S.A.**

24. Indicó que, con las pruebas recaudadas, el accidente de tránsito se presentó por culpa exclusiva de la víctima, quien en forma imprudente y violando normas de tránsito fue el causante del accidente.

25. Frente a la demanda propuso como excepciones: “falta de legitimación en la causa por pasiva material respecto de METROCALI S.A. que inactiva la póliza de seguro”, “no tener la sociedad METROCALI S.A. la guarda y custodia tanto del conductor como del vehículo que supuestamente causó el daño”, “excepción de inexistencia y falta de prueba de los elementos de la responsabilidad civil extracontractual”, “inexistencia de los perjuicios reclamados o carencia de prueba del supuesto perjuicio”, “enriquecimiento sin causa” e “innominada”.

26. Frente al llamamiento en garantía propuso como excepciones: “cobertura en exceso de responsabilidad civil extracontractual por vehículos propios o no propios es lo que se pactó en la póliza No. 21-40-101018065”, “límites máximos

⁶ SAMAI primera instancia, índice 109, archivo (zip), archivo 01 (folios 395-408) y archivo 66.

⁷ SAMAI primera instancia, índice 109, archivo (zip), archivo 01 (folios 483-488).

MEDIO DE CONTROL:	REPARACIÓN DIRECTA
RADICACIÓN:	76001-33-33-013-2016-00055-02
DEMANDANTE:	JHENIFER MORALES MUÑOZ Y OTROS
DEMANDADA:	METRO CALI S.A. Y OTROS

de la eventual responsabilidad o de la eventual obligación indemnizatoria o de reembolso que se atribuye y condiciones del seguro” e “innominada”⁸.

IV. EL FALLO APELADO

27. El *a quo* negó las pretensiones de la demanda, al concluir que se configuró la culpa exclusiva de la víctima que rompe el nexo causal e impide que se configure responsabilidad civil extracontractual en cabeza de la parte demandada.

28. Lo anterior, en tanto consideró que con los elementos materiales de prueba se demostró la falta de pericia y diligencia del señor **LUIS NUBIER MORALES RENDÓN** al conducir su motocicleta, por incumplir las normas de tránsito, circular de manera precipitada e inopinada por donde transitaba el bus **MIO** de placas VCX 596, transitando por un lugar de alto e intenso flujo vehicular en la hora en que ocurrió el accidente, sin guardar la debida distancia del bus.

29. Además, indicó que no obra prueba alguna que permita inferir que el conductor del bus no tuviera la suficiente experiencia para su operación o que haya desplegado conductas reprochables al momento de la conducción, pues contrario a los hechos que se pretendían demostrar, lo único que se logró acreditar es que la víctima colisionó con la parte trasera del articulado.

30. Finalmente, señaló que a la parte demandante le correspondía probar los hechos de su dicho, desvirtuar el Informe de Policía de Accidente de Tránsito, por ende, la hipótesis planteada en el IPAT y corroborada por la Fiscalía 15 Seccional, situación que no sucedió en el *sub lite*, pues no existe en el plenario una prueba distinta de las que dieron cuenta que el accidente fue por culpa de la víctima⁹.

V. EL RECURSO DE APELACIÓN

31. La parte demandante presentó recurso de apelación al considerar que el *a quo* incurrió en una defectuosa apreciación de la prueba al concluir que existía culpa exclusiva de la víctima.

32. En ese sentido, cuestionó que la decisión haya tomado en consideración las conclusiones arribadas sobre el asunto en la jurisdicción penal, donde se analizó la responsabilidad desde un régimen diferente al aplicable en este asunto, en el cual no cabe el análisis de la culpa, pues el único eximente es la causa extraña.

33. Argumentó que con los testimonios del conductor del **MIO** (único testigo presencial) y del agente de tránsito, no se probó que el señor **LUIS NUBIER MORALES RENDÓN** incurrió en una conducta poco diligente al conducir su motocicleta; sino que por el contrario, se demostró que el conductor del articulado, no se percató que por el carril central de la vía (único transitable en ese tramo de la vía) avanzaba el señor **MORALES RENDON**, cerrándole el espacio y ocasionando la caída del motociclista que murió bajo las llantas del bus.

34. Indicó que con el testimonio del conductor del articulado se desvirtuó la hipótesis del informe de tránsito de la falta de cuidado del motociclista, por cuanto este y el agente de tránsito dan cuenta de los hechos desde percepciones en diferentes momentos, teniendo en cuenta que el primer respondiente hizo entrega del lugar de los hechos al agente, media hora

⁸ SAMAI primera instancia, índice 109, archivo (zip), archivo 01 (folios 520-541) y archivo 69.

⁹ SAMAI primera instancia, índice 109, archivo (zip), archivo 76.

MEDIO DE CONTROL:	REPARACIÓN DIRECTA
RADICACIÓN:	76001-33-33-013-2016-00055-02
DEMANDANTE:	JHENIFER MORALES MUÑOZ Y OTROS
DEMANDADA:	METRO CALI S.A. Y OTROS

después de la colisión, aunado a que se acreditó que la escena de los hechos estaba contaminada al momento de la llegada de los funcionarios.

35. Agregó que el a quo no realizó reparo alguno respecto a las pruebas dejadas de presentar por parte de **UNIMETRO**, quien obvió los requerimientos realizados por la parte actora sobre la documental que acreditaba la idoneidad del conductor y su habilitación para operar el articulado automotor.

36. Así las cosas, afirmó que las pruebas obrantes en el plenario son suficientes para lograr acreditar que la causa eficiente del daño recae sobre las demandadas, incluyendo al **DISTRITO ESPECIAL DE SANTIAGO DE CALI**¹⁰.

VI. ALEGACIONES DE CONCLUSIÓN EN SEGUNDA INSTANCIA

37. La llamada en garantía **SEGUROS DEL ESTADO S.A.** presentó alegatos de conclusión y solicitó la confirmación de la sentencia de primera instancia, ratificándose en los argumentos expuestos en la contestación de la demanda¹¹.

38. La parte demandante, las entidades demandadas y el Ministerio Público, guardaron silencio¹².

VII. PROBLEMA JURÍDICO

39. Le corresponde a la Sala determinar si hay lugar a declarar la responsabilidad administrativa en cabeza de las entidades demandadas, por el presunto daño y perjuicios causados a los demandantes con ocasión de la muerte del señor **LUIS NUBIER MORALES RENDÓN** acaecida en accidente de tránsito en el que colisionó con un bus del Transporte Masivo **MIO** afiliado a la empresa **UNIMETRO S.A.** mientras se desplazaba en su motocicleta; o si, por el contrario, existió culpa exclusiva de la víctima; por lo tanto, si hay lugar a revocar la sentencia de primera instancia.

VIII. TESIS DE LA SALA

40. La Sala confirmará la sentencia de primera instancia, que negó las pretensiones de la demanda, al concluir que con las pruebas obrantes en el expediente se acreditó que la conducta del señor **LUIS NUBIER MORALES RENDÓN** en la conducción de su motocicleta, emerge como la causa adecuada del accidente de tránsito en el que perdiera la vida, por lo que el daño no es imputable a las demandadas sino a la propia víctima.

IX. MARCO NORMATIVO Y JURISPRUDENCIAL

41. La responsabilidad patrimonial del Estado se encuentra prevista en el artículo 90 de la Constitución Política, el cual dispone que deberá responder por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.

42. De la norma constitucional en comento, se tiene que, para configurar la responsabilidad patrimonial del Estado, por regla general, es menester demostrar tres elementos esenciales: (i) el daño antijurídico; (ii) la imputación del mismo al Estado y (iii) el fundamento de la responsabilidad, también llamado nexo causal entre los dos anteriores.

¹⁰ SAMAI primera instancia, índice 109, archivo (zip), archivo 78.

¹¹ SAMAI, índice 14, archivo 1.

¹² SAMAI, índice 15.

43. Esta responsabilidad del Estado se hace patente cuando se configura un daño, el cual deriva su calificación de antijurídico atendiendo a que el sujeto que lo sufre no tiene el deber jurídico de soportarlo, tal como ha sido definido por el Consejo de Estado en reiterada jurisprudencia. Los elementos que sirven de fundamento a la responsabilidad son esencialmente el daño antijurídico y su imputación a la administración.

44. El Consejo de Estado ha considerado en casos de daños causados como consecuencia de una actividad riesgosa, que el asunto debe ser decidido con fundamento en el régimen de responsabilidad objetiva, en atención a que el riesgo creado en desarrollo de dicha actividad desborda la capacidad de resistencia de las personas y las pone en peligro de sufrir daños en su integridad física o en sus bienes; en todo caso, advirtiendo que la entidad demandada puede exonerarse de responsabilidad con la acreditación de una causa extraña.

45. No obstante, cuando en la producción del daño convergen dos actividades riesgosas, es necesario determinar cuál fue la causa eficiente del daño, con el fin de atribuir la responsabilidad¹³, así lo estableció el Consejo de Estado:

*“Al respecto, es menester indicar que en lo atinente a la conducción de vehículos automotores, la Sección Tercera ha señalado que es una actividad peligrosa y, por ende, el régimen aplicable, en principio, es el objetivo, en la medida en que el riesgo creado en desarrollo de dicha actividad desborda la capacidad de resistencia de las personas y las pone en peligro de sufrir daños en su integridad física o en sus bienes, pero, la entidad demandada puede exonerarse de responsabilidad con la acreditación de eventos constitutivos de fuerza mayor, hecho de la víctima o de un tercero. Sin perjuicio de lo anterior, **ante un evento de concurrencia de actividades peligrosas, es necesario establecer cuál fue la causa determinante del daño para efectos de definir si el mismo es o no imputable a la administración**”¹⁴. (Negrillas fuera del texto).*

46. Así, cuando se presenta la colisión de dos o más vehículos que se encuentren en movimiento, se debe realizar la valoración de la incidencia causal de cada uno de los vehículos involucrados en el accidente -causa eficiente-, con el fin de establecer si alguno de ellos incurrió en un desconocimiento de las normas de tránsito que obrara como causa del accidente, o si hubo concurrencia, y en cada caso, se estudiará la posible reducción proporcional de la condena según la incidencia del hecho de la víctima en la causa del accidente.

47. Con todo, bajo el régimen objetivo de riesgo excepcional, el Alto Tribunal de lo Contencioso Administrativo ha considerado que la entidad pública puede exonerarse de responsabilidad si acredita que se presentó una causa extraña, como fuerza mayor, hecho exclusivo y determinante de la víctima o el hecho exclusivo y determinante de un tercero¹⁵.

48. En cuanto a los eximentes de responsabilidad, el órgano de cierre de la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo ha establecido que cuando se alega la culpa exclusiva de la víctima como causal eximente de responsabilidad, no cualquier actuación de esta puede generar un verdadero rompimiento de la imputación de la responsabilidad.

¹³ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia del 24 de abril de 2024. Radicado No. 20001-23-33-000-2014-00024-01 (56135). Consejero Ponente: **JAIME ENRIQUE RODRÍGUEZ NAVAS**.

¹⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección B. Sentencia del 14 de septiembre de 2022. Radicado No. 05001-23-31-000-2004-06834-01 (57326).

¹⁵ Tribunal Administrativo De Cundinamarca Sección Tercera Subsección B. Sentencia del veintitrés (23) de septiembre de dos mil veintidós (2022), Rad. 110013336034201900104 01. M.P. Clara Cecilia Suárez Vargas

MEDIO DE CONTROL:	REPARACIÓN DIRECTA
RADICACIÓN:	76001-33-33-013-2016-00055-02
DEMANDANTE:	JHENIFER MORALES MUÑOZ Y OTROS
DEMANDADA:	METRO CALI S.A. Y OTROS

49. Justamente, para que la culpa de la víctima rompa la imputación existente hasta ese momento entre una acción u omisión de la administración y un daño antijurídico, debe acreditarse que el hecho atribuible a la víctima fue determinante en la realización del mismo, y que fue un evento irresistible, imprevisible y exterior respecto del demandado¹⁶.

50. De esta manera, para que la culpa de la víctima como eximente de responsabilidad tenga plenos efectos liberatorios, resulta determinante que la conducta del propio perjudicado sea fundamento y raíz del menoscabo, es decir, que el comportamiento de éste se erija como causa adecuada, decisiva y determinante en la producción o resultado del hecho lesivo o que haya contribuido a su propia afectación debiendo o pudiendo evitarla.

51. Por otro lado, en relación con el informe policial de accidente de tránsito – IPAT, la Corte Constitucional ha señalado que el hecho de que dicho informe pueda ser parte de un proceso, implica que aquel debe ser considerado como un material probatorio, el cual se revisa en conjunto con otras pruebas. En tal sentido, en sentencia T-475 de 2018¹⁷ se puso de presente la praxis de la Corte Suprema de Justicia y del Consejo de Estado así:

“La primera ha sostenido que no existe errores al considerar el informe policial de accidente de tránsito como prueba, cuando aquel es analizado a través de una lógica basada en las reglas de experiencia¹⁸. Asimismo, y en relación con el caso objeto de estudio, la Corte Suprema de Justicia ha manifestado que no existe una restricción del valor probatorio de un croquis (propio del informe policial de accidente de tránsito) ni una tarifa legal para probar la ocurrencia de un hecho, sino que el croquis debe valorarse a partir de un sistema de apreciación racional¹⁹.

En cuanto a la jurisdicción contencioso administrativa, el Consejo de Estado ha valorado los informes policiales de accidente de tránsito en armonía con otras pruebas, para determinar la ocurrencia de hechos y las consecuencias que derivan de los mismos. Por ejemplo, en un caso sobre la muerte de un conductor en una vía de la vereda de Aguablanca (Floridablanca), se logró determinar la imprudencia del conductor gracias a la coincidencia entre el informe policial de accidente de tránsito, los testimonios rendidos en el proceso y otras pruebas²⁰. En un caso de tutela por violación al debido proceso, el Consejo de Estado también manifestó que, a través de una concienzuda valoración de las pruebas, se puede

¹⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, sentencia del 19 de febrero de 2024, radicado No. 76001-23-33-000-2013-00204-01 (65017), Consejero Ponente: **NICOLÁS YEPES CORRALES**.

¹⁷ Magistrado Ponente: **ALBERTO ROJAS RÍOS**.

¹⁸ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Sala de Casación Civil, sentencia del 23.06.2015 (SC 7978-2015), M. P. Fernando Giraldo Gutiérrez.

¹⁹ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Sala de Casación Civil, sentencia del 23.06.2015 (SC 7978-2015), M. P. Fernando Giraldo Gutiérrez: No obstante la deficiencia técnica, para descartarlo basta advertir que el precepto invocado no contempla una restricción al valor probatorio que pueda surgir del “croquis” o del “informe de tránsito”, y menos fija una tarifa legal que imponga que para la acreditación de los hechos que envuelven un accidente de tránsito se requiera, amén de ese instrumento, otro adicional.

El canon en cuestión ofrece sí la definición de distintos términos, pero con el propósito explicitado por el propio legislador de servir “Para la aplicación e interpretación” del Código Nacional de Tránsito Terrestre, y no de limitar la eficacia demostrativa de documentos, como el croquis, el cual lo considera como “Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente”.

Es más, el alegato de los recurrentes desconoce que en el Código de Procedimiento Civil, aún vigente, la apreciación de las pruebas está regida por el sistema de la apreciación racional”.

²⁰ CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso administrativo, Sección III-C, sentencia del 22.11.2017 (rad. 49775), Consejero ponente Jaime Orlando Santofimio: “Así las cosas, aunque ha quedado demostrada la existencia del mal estado de la vía, lo cierto es que los testimonios eran coincidentes, así como el informe policial que el señor Mantilla Hernández actuó de manera imprudente al conducir con un carro con sobrepeso situación que ocasionó el hundimiento de la bancada, además, está demostrado con los testimonios que el actor se acercó mucho a la orilla de la carretera por lo que se rodó por el barranco.”

MEDIO DE CONTROL:	REPARACIÓN DIRECTA
RADICACIÓN:	76001-33-33-013-2016-00055-02
DEMANDANTE:	JHENIFER MORALES MUÑOZ Y OTROS
DEMANDADA:	METRO CALI S.A. Y OTROS

comprobar la ocurrencia de hechos no registrados en el informe policial de accidente de tránsito (p. ej. no portar casco)²¹".

X. HECHOS PROBADOS Y RESOLUCIÓN DEL CASO

52. Con fundamento en el acervo probatorio allegado al plenario, se encuentra demostrado lo siguiente:

53. Con el informe policial de accidente de tránsito²², se demostró que el 18 de febrero de 2014, a las 17:20 pm, en la carrera 5ª con calle 16 y 17 de Cali, tuvo lugar el accidente de tránsito por colisión del autobús de placas VCX- 596, de servicio público, marca volvo, línea B7R EURO III VOITH, modelo 2012 de propiedad de **UNIMETRO S.A.**, conducido por **HENRY ARANGO GONZÁLEZ**, con la motocicleta Kymco, de placas HTZ89A, color azul modelo 2010, conducido por **LUIS NUBIER MORALES RENDÓN**.

54. Sobre las condiciones de la vía se estableció que se trataba de un área urbana, comercial, tramo de vía, de condición climática normal, era una vía recta, plana, de una calzada, de tres carriles, de superficie asfaltada en buen estado y húmeda. Como hipótesis del accidente de tránsito se consignó "ver informe ejecutivo FPJ-03".

55. Se probó que el 18 de febrero de 2014 en el lugar del accidente de tránsito, falleció el señor **LUIS NUBIER MORALES RENDON** por "aplastamiento craneo facial con objeto contundente", según dan cuenta el registro civil de defunción, el certificado de defunción²³, el informe pericial de necropsia²⁴, el acta de inspección a cadáver²⁵ y el informe policial de tránsito²⁶.

56. Se acreditó con el formato FPJ-4, que el primer respondiente frente al accidente de tránsito fue el servidor de policía judicial **LUIS FERNANDO ZAPATA** y frente a los hechos se consignó: "por información de la gente en el sitio, el motociclista adelanta un taxi y golpea en la parte central del MIO lado izquierdo y cae debajo de la llanta"²⁷.

57. Posterior al primer respondiente, el 18 de febrero de 2014, a las 18:15 p.m., los servidores de policía judicial **ALEX GARCÍA, FREDDY LARRAHONDO** y **GUSTAVO A. POSSO** se trasladaron a la carrera 5ª entre calle 16 y17 (vía pública) de Cali y llevaron a cabo la inspección técnica al lugar de los hechos y al cadáver correspondiente a **LUIS NUBIER MORALES RENDON**, lo cual se consignó en el formato FPJ-10 en los siguientes términos²⁸:

"LA CENTRAL DE TRANSITO REPORTO EL FALLECIMIENTO DE UNA PERSONA POR ACCIDENTE DE TRANSITO EN LA CARRERA 5 ENTRE CALLES 16 Y 17 LLEGAR AL SITIO SE FIJA FOTOGRAFICAMENTE LA ESCENA TAL COMO ES ENCONTRADA, HAY PRIMER RESPONDIENTE PONAL, SE ENCUENTRA UN BUS DEL TRANSPORTE MASIVO DE PLACAS HTZ-89A, UN MOTOCICLETA MARCA KYMCO DE PLACAS HTZ-89A Y EL CUERPO SIN VIDA DEL CONDUCTOR DE LA MOTOCICLETA, SE MEJORA EL ACORDONAMIENTO EXISTENTE DE LA ESCENA, SE REALIZA TODA LA LABOR DE CAMPO, INSPECCION A CADAVER, LUGARES Y VEHICULOS. SEGÚN LO RECOPIADO, SE PUDO ESTABLECER QUE EL VEHICULO TIPO BUS MARCA VOLVO DE PLACAS VCX-596 AFILIADO A LA EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO UNIMETRO CONDUCTIDO POR HENRY ARANGO

²¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección V, sentencia de tutela del 2 de febrero de 2017, radicado 02337-01 AC, Consejero ponente **CARLOS ENRIQUE MORENO RUBIO**.

²² SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 01 (folios 42-44) y archivo 45 (folios 18-20).

²³ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 01 (folios 39-40).

²⁴ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 06 (folios 2-5).

²⁵ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 01 (folio 48).

²⁶ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 01 (folios 42-44).

²⁷ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 45 (folios 24-25).

²⁸ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 01 (folios 49-54) y archivo 45 (folios 26-30).

MEDIO DE CONTROL:	REPARACIÓN DIRECTA
RADICACIÓN:	76001-33-33-013-2016-00055-02
DEMANDANTE:	JHENIFER MORALES MUÑOZ Y OTROS
DEMANDADA:	METRO CALI S.A. Y OTROS

GONZÁLEZ (...) Y QUIEN TRANSITABA POR LA CRA 5 Y COLISIONO CON EL VEHICULO TIPO MOTOCICLETA MARCA KYMCO COLOR AZUL DE PLACA HTZ-89A, CONDUcida POR LUIS NUBIER MORALES RENDON (...) Y QUIEN TRANSITABA POR LA MISMA CRA 5, COMO RESULTADO DE LA COLISION PERDIO LA VIDA EL SEÑOR HENRY MORALES (SIC), SU CUERPO ES ENCONTRADO EN POSICION NATURAL CON LA CABEZA EN SENTIDO HACIA EL ORIENTE Y LOS PIES HACIA EL OCCIDENTE, EL CASO ES CONOCIDO POR EL AGENTE DE TRANSITO FREDDY LARRAHONDO MURILLO DE PLACA 130 DE CALI, MEDIANTE EL INFORME POLICIAL DE CCIDENTE DE TRANSITO N° 013187.

DESCRIPCIÓN DEL LUGAR: AL LLEGAR A LA ESCENA SE ENCUENTRA UNA VIA DE UNA SOLA CALZADA DE TRES CARRILES EN ASFALTO CON DEMARCACION DE CARRIL Y DE PROHIBIDO PARQUEAR, POSEE BAHIA DE ESTACIONAMIENTO EN AMBOS COSTADOS, **LA VIA SE HALLA HUMEDA, PLANA, CON ACERAS, ES RECTA EN UN SOLO SENTIDO DE OCCIDENTE A ORIENTE EN BUEN ESTADO.** HALLAZGOS: REALIZANDO BUSQUEDA DE EVIDENCIAS USANDO EL METODO DE FRANJAS EN SENTIDO OCCIDENTE-ORIENTE SE ENCONTRARON, MARCARON, ENUMERARON Y REGISTRARON FOTOGRAFICAMENTE LAS SIGUIENTES: N° 1 UN CUERPO SIN VIDA DE SEXO MASCULINO DE CUBITO DORSAL N° 2. MOTOCICLETA MARCA KYMCO DE COLOR AZUL N° 3, BUS MARCA VOLVO DE COLOR AZUL N° 4 HUELLA DE ARRASTRE QUE COINCIDE CON LA TRAYECTORIA DE LA MOTOCICLETA.-SE DA INICIO A LA INSPECCION A CADAVER REALIZANDO REGISTRO FOTOGRAFICO DE FILIACION FRONTAL, Y LATERALES IZQUERDA Y DERECHA, SE DESCRIBEN Y REGISTRAN FOTOGRAFICAMENTE LOS SIGUIENTES PATRONES LESIONALES ENCONTRADOS CON METODO EN EL SENTIDO DE LAS MANECILLAS DEL RELOJ: ENCONTRANDO EXPLOSION DE LA BOVEDA CRANEANA, ESCORIAS EN LA REGION TORAXICA, EQUIMOSIS EN LA REGION DEL FLANCO DERECHO, ESCORIAION EN LA REGION DEL CODO DERECHO—NO SE OBSERVAN MAS PATRONES LESIONALES, SE EMBALA EN BOLSA PLASTICA BLANCA, SE ROTULA Y SE DA POR TERMINADA LA INSPECCION DEL CADAVER”.

58. Lo anterior también consta en el informe ejecutivo FPJ-3 suscrito por el servidor de policía judicial **ALEX GARCÍA**²⁹, donde además se adujo: “POR EL ESTADO DE LA VIA (HUMEDA) SE MANEJA COMO HIPOTESIS: LA FALTA DE PRECAUCION AL CONDUCIR POR UNA VIA MOJADA POR PARTE DEL CONDUCTOR DE LA MOTOCICLETA (OCCISO). DICHA HIPOTESIS SERA CORROBORADA UNA VEZ SEAN REVISADOS LOS VIDEOS QUE HAGAN ENTREGA LA PONAL Y PARTICULARES RESPECTIVAMENTE”.

59. Sobre la condición de los vehículos implicados en el accidente de tránsito, en los formatos FPJ-22 del 18 de febrero de 2014, se consignó: Respecto a la motocicleta, daños en manigueta de freno delantero, calapié, mangos palanca de cambios, dirección y tanque. Respecto al vehículo tipo bus, rayón en el faldón izquierdo parte media y transferencia de color negro sobre el faldón izquierdo³⁰.

60. En el formato FPJ-11 suscrito por el servidor de policía judicial **GUSTAVO ADOLFO POSSO**, se consignó el resultado de la labor de campo, en el que valoró el álbum fotográfico de la escena de los hechos (el cual es poco visible) y estableció³¹:

²⁹ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 45 (folios 22-23).

³⁰ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 45 (folios 31-34).

³¹ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 45 (folios 75-87).

MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA
RADICACIÓN: 76001-33-33-013-2016-00055-02
DEMANDANTE: JHENIFER MORALES MUÑOZ Y OTROS
DEMANDADA: METRO CALI S.A. Y OTROS

CON LA LABOR DE CAMPO REALIZADA, LAS EVIDENCIAS ENCONTRADAS LA DEMARCACION EXISTENTE EN EL LUGAR DE LOS HECHOS Y ELEMENTOS DE CONTROL DE TRÁFICO SE PUDO ESTABLECER QUE EL CONDUCTOR DEL BUS DE TRANSPORTE MASIVO TRANSITABA EN SENTIDO OCCIDENTE – ORIENTE SOBRE LA CARRERA 5 SE PUEDE ESTABLECER QUE TRANSITA SOBRE EL CARRIL CENTRAL YA QUE LA DEMARCACION DE LA VIA ES VISIBLE, LO QUE DEMUESTRA UNA BUENA UTILIZACION DEL CARRIL POR PARTE DEL BUS, NO SE PUEDE DEMOSTRAR UNA TRAYECTORIA CONCRETA POR PARTE DEL MOTOCICLISTA DEBIDO A LA FALTA DE VIDEOS Y TESTIGOS QUE ASI LO CONFIRMARAN PERO SE PUEDE DEMOSTRAR UNA FALTA DE PRECAUCION POR PARTE DEL MOTOCICLISTA AL MANIOBRAR SU VEHICULO CON ELEMENTOS QUE IMPIDEN LA LIBRE MOVILIDAD DEL TIMON O DIRECCION LO CUAL SE PUEDE EVIDENCIAR EN LA IMÁGENES - 17,18, Y 19 EN EL CUAL SE LOGRA APRECIAR UN MALETIN TIPO MORRAL ADEMAS DE UN PAQUETE SOBRE EL MALETIN LOS CUALES SE ENCUENTRAN BLOQUEANDO EL MOVIMIENTO DE LA DIRECCION Y POR CONSIGUIENTE IMPIDEN UNA PRONTA REACCION DEL MOTOCICLISTA ANTE UNA SITUACION DE PELIGRO.

POR CONSIGUIENTE SE PUEDE ESTABLECER COMO HIPOTESIS: PARA EL MOTOCICLISTA. FALTA DE PRECAUCION AL TRANSITAR SOBRE LA VIA EN UNA MOTOCICLETA CON ELEMENTOS QUE IMPIDEN O INCOMODAN AL CONDUCTOR EN LA LIBRE MANIPULACION DEL VEHICULO VIOLANDO EL ART 96 NUMERAL 6 DE LA LEY 769 DE AGOSTO DE 2002.

61. De igual forma, con la demanda se aportaron recortes de prensa³², que hablan de un accidente de tránsito donde perdió la vida el señor **LUIS NUBIER MORALES RENDON**, diversas hipótesis y varios registros fotográficos. Respecto del valor probatorio de dichos documentos, el Consejo de Estado³³ ha señalado que “*deben ser apreciadas como prueba documental de la existencia de la información y no de la veracidad de su contenido*”, por lo tanto, ello solo acredita que allí apareció una noticia, pero no la autenticidad y veracidad de la misma.

62. Se acreditó con el formato único de noticia criminal³⁴, que el 19 de febrero de 2014, la **FISCALÍA 15 SECCIONAL DE CALI** dio inicio a la indagación preliminar No. 76001-6000-193-2014-80098, en averiguación del homicidio culposo en accidente de tránsito de **LUIS NUBIER MORALES RENDON**, teniendo como indiciado a **HENRY ARANGO GONZÁLEZ**, conductor del autobús de servicio público de la empresa **MIO** de Cali.

63. También está demostrado que el 28 de abril de 2014, la **FISCALÍA 15 SECCIONAL DE CALI** ordenó el archivo de las diligencias adelantadas en investigación del homicidio culposo en accidente de tránsito de **LUIS NUBIER MORALES RENDON**, al encontrar acreditada la culpa exclusiva de la víctima como causa del suceso lesivo³⁵.

64. De acuerdo con lo anterior y los argumentos de la apelación, advierte la Sala que existe consenso respecto de la existencia del daño, en tanto la muerte del señor **LUIS NUBIER MORALES RENDÓN**, supone, por sí misma, una afectación de un interés legítimo protegido por el ordenamiento jurídico.

65. Así mismo, no existe controversia en cuanto a la concurrencia de actividades riesgosas, es decir, la ocurrencia del accidente de tránsito el 18 de febrero de 2014 cuando colisionaron un bus del Sistema de transporte Masivo **MIO** y el señor **LUIS NUBIER MORALES RENDÓN** cuando se desplazaba en su motocicleta, por la carrera 5ª con calle 16 y 17 del barrio San Nicolás de la ciudad de Cali, circunstancias que se encuentran demostradas, como ya se expuso.

66. Ahora bien, la parte demandante cuestionó que se declarara probada la culpa exclusiva de la víctima en la sentencia de primera instancia, alegando en el recurso de apelación que con las pruebas obrantes en el plenario se acreditó que la causa eficiente del daño recae sobre las demandadas, ya que por negligencia del conductor del **MIO** al no percatarse que por el único carril transitable avanzaba el señor **LUIS NUBIER MORALES RENDÓN**, invadió el carril ocasionando la caída del motociclista, lo que le causó la muerte.

³² SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 01 (folios 56-61).

³³ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, sentencia del 14 de marzo de 2019, radicado No. 05001-23-31-000-2011-01263-01. Consejera Ponente: **MARÍA ADRIANA MARÍN**.

³⁴ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 45 (folios 14-17).

³⁵ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 45 (folios 88-91).

67. Así mismo, adujo que con el testimonio del conductor del **MIO** se desvirtuó la hipótesis del informe policial de accidente de tránsito, aunado a que la escena de los hechos estaba contaminada al momento de la llegada de los agentes de tránsito, ya que acudieron media hora después y no se probó que el señor **LUIS NUBIER MORALES RENDÓN** llevara el bolso adelante y que ello le impidiera maniobrar la motocicleta como se adujo en los informes técnicos.

68. En esos términos corresponde a la Sala dilucidar dentro de los elementos de la responsabilidad, lo concerniente a la imputación jurídica por responsabilidad extracontractual que se le hace al Estado.

69. En el presente asunto, al tratarse de la concurrencia de dos actividades peligrosas, de una parte, la conducción de la motocicleta ejercida por la víctima y, por la otra, la conducción del autobús de servicio público **MIO**, para efectos de juzgar la responsabilidad de la Administración es importante determinar la causa adecuada del daño antijurídico, sin que prime el volumen o el mayor grado de peligrosidad de los vehículos involucrados en el accidente³⁶.

70. De esta manera, quedó demostrado que el accidente de tránsito entre los vehículos mencionados tuvo ocurrencia el 18 de febrero de 2014 a las 17:20 pm en la carrera 5ª con calle 16 y 17 del barrio San Nicolás de la ciudad de Cali, el cual fue atendido como primer respondiente por el funcionario **LUIS FERNANDO ZAPATA** y posteriormente por el agente de tránsito **ALEX GARCÍA LÓPEZ**, quien recibió la escena de los hechos con acordonamiento a las 17:50 pm, como consta en el formato FPJ-4³⁷.

71. En dicho informe se consignó que no hubo alteración del lugar de los hechos y que, por información de la gente del sitio, se obtuvo que el motociclista adelantó un taxi y golpeó con la parte central, lado izquierdo del **MIO**, cayendo debajo de la llanta del vehículo³⁸.

72. Ahora bien, con el informe policial de accidente de tránsito No. 013187 suscrito por los agentes **ALEX GARCÍA LÓPEZ** y **FREDDY LARRAHONDO MURILLO**, el cual fue realizado a las 17:50 pm, se estableció que el lugar de los hechos tenía una condición climática normal y que la vía era recta, plana, de una calzada, de tres carriles, de superficie asfaltada en buen estado y estaba húmeda³⁹, lo cual coincide con lo consignado en el formato FPJ-10 sobre inspección técnica al lugar de los hechos y al cadáver⁴⁰ y el informe ejecutivo FPJ-3⁴¹.

73. De acuerdo con lo anterior, en el informe ejecutivo se estableció como hipótesis del accidente de tránsito la falta de precaución del conductor de la motocicleta al conducir por una vía mojada⁴².

74. Adicionalmente, con el informe fotográfico de tránsito – formato FPJ-11⁴³, suscrito por el servidor de policía judicial **GUSTAVO ADOLFO POSSO**, se estableció que se demostró una buena utilización del carril por parte del conductor del bus de transporte masivo **MIO**, ya que con la demarcación de la vía era visible que transitaba sobre el carril central de la carrera 5ª.

³⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, sentencia del 19 de febrero de 2024, radicado No. 76001-23-33-000-2013-00204-01 (65017). Consejero Ponente: **NICOLÁS YEPES CORRALES**; Sección Tercera, Subsección B, sentencia del 13 de diciembre de 2017, expediente 43262.

³⁷ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 45 (folios 24-25).

³⁸ Ibidem.

³⁹ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 01 (folios 42-44) y archivo 45 (folios 18-20).

⁴⁰ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 01 (folios 49-54) y archivo 45 (folios 26-30).

⁴¹ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 45 (folios 22-23).

⁴² SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 45 (folios 22-23).

⁴³ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 45 (folios 75-87).

75. Por otro lado, frente a la trayectoria del motociclista, en el mismo informe se dio cuenta que no se demostró una trayectoria concreta, pero si una falta de precaución por parte del motociclista al maniobrar su vehículo con elementos que impiden la libre movilidad del timón o dirección, al evidenciar en las imágenes 17, 18 y 19 del álbum fotográfico, un maletín tipo morral y un paquete sobre el mismo, los cuales se encontraban bloqueando el movimiento de la dirección.

76. Es de precisar que dichas imágenes no son totalmente visibles en el informe técnico; no obstante, en la descripción de las mismas se evidencia⁴⁴:

- **Imagen No. 17:** “SE PUEDE APRECIAR QUE EL MOTOCICLISTA TRAE UN OBJETO ENREDADO SOBRE EL TIMON O MANUBRIO DE LA MOTO”.
- **Imagen No. 18:** “SE PUEDE OBSERVAR LAS TIRAS DE UN MORRAL DE COLOR VERDE LAS CUALES SE ENCUENTRAN ALREDEDOR DEL TIMON LO CUAL PUEDE IMPEDIR LA LIBRE MOVILIDAD O DIRECCIONAMIENTO DEL TIMON”.
- **Imagen No. 19:** “PRIMERISIMO PLANO DONDE SE APRECIA CON MAS DETALLE EL MORRAL SOBRE EL TIMON EL CUAL IMPIDE UN MOVIMIENTO LIBRE DEL TIMON”.

77. Así, valorados en conjunto los informes de policía judicial que conocieron los hechos desencadenantes del accidente que segó la vida del señor **LUIS NUBIER MORALES RENDÓN**, si bien contemplaron distintas hipótesis, todos coinciden en señalar la falta de precaución de la víctima al conducir la motocicleta, tanto por realizar una maniobra de adelantamiento de manera imprudente, como por conducir sin el debido cuidado en una vía húmeda y por llevar elementos que impiden la libre movilidad del timón o dirección de la motocicleta, lo cual causa su propia caída, ocasionando finalmente su muerte.

78. Ahora bien, del testimonio del señor **HENRY ARANGO GONZÁLEZ**, conductor del vehículo de transporte masivo **MIO** que colisionó con la motocicleta conducida por el señor **LUIS NUBIER MORALES RENDÓN**, se destacan las siguientes declaraciones sobre la ocurrencia del accidente de tránsito⁴⁵:

“Yo venía laborando, cuando el accidente se generó a eso de las 5 pasadas en la carrera 5ª con calle 16. Yo iba normal cuando sentí un pequeño balanceo, cuando miré por el espejo y atrás vi a una persona estirada, yo no sentí golpes al carro, no sentí nada y vi porque no fue por el lado frontal, sino por el lado trasero (...) Las causas del accidente fueron irreversibles porque realmente yo no vi nada, porque por el frente mío no ocurrió el problema, fue por la parte trasera y eso que yo me di cuenta porque el carro se balanceó y ahí miré inmediatamente el espejo, cuando miré hacia la parte de atrás una persona extendida (...) Lo que sucedió fue por la parte trasera, lado izquierdo.

(...)

Preguntado: ¿El bus que usted conducía, transitaba por un carril exclusivo del MIO o transitaba por la vía pública? Contestado: Por la vía pública.

(...)

No escuché golpes en ninguno de los dos lados, ni en el lado izquierdo por donde fue el accidente, entonces yo no sentí golpes, ni nada; inclusive esa vía de la carrera 5ª es muy concurrida, los vehículos que estacionan a lado y lado, uno anda

⁴⁴ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 45 (folios 81-82).

⁴⁵ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 81 (link 40audienciaPruebas), audiencia de pruebas del 22 de marzo de 2022 (minutos 01:28:00 – 01:42:31).

MEDIO DE CONTROL:	REPARACIÓN DIRECTA
RADICACIÓN:	76001-33-33-013-2016-00055-02
DEMANDANTE:	JHENIFER MORALES MUÑOZ Y OTROS
DEMANDADA:	METRO CALI S.A. Y OTROS

primero que todo despacio, porque esos vehículos no son de alta velocidad. Segundo, por ahí uno sale, pues yo había hecho un arribo en la parada del MIO, recogí personal y salí, **mire antes que todo y salí, no venía nadie, porque estaba solamente el paso para mí, pasé y cuando, en la calle 16 con carrera 5ª, ahí fue donde sentí que el carro se balanceó hacia el lado derecho, como subirse por una piedra y ahí fue donde miré por el espejo y vi unos pies extendidos.**

(...)

Preguntado: **¿Cuáles eran las condiciones meteorológicas?, ¿Cómo se encontraba la visibilidad en el sector cuando ocurrió el accidente? Contestado: Perfecta (...) estaba normal, como está ahora, no había nubes, no había aguacero, lluvias, nada, estaba seco, visibilidad clara.**

Preguntado: Cuando usted nos indica que hace esta parada y que usted sale a tomar la vía, **¿usted se encontraba en preferencia del carril, o sea, usted llevaba la vía? Contestado: Lógico, yo la llevaba (...) la vía la tenía yo, porque yo era el único vehículo que salía de la parte que había recogido, no venían detrás de mí, yo miré por el retrovisor para la parte de atrás no venía vehículos, no venía nadie y para la parte delantera para salir, no habían obstáculos, no había nada, los obstáculos que se hacen al lado y lado de la carretera, pero eso ahí donde era la parada mantiene desocupado, más adelante si hay vehículos estacionados al lado y lado**" (Resaltado de la Sala).

79. Por su parte, el señor **FREDDY LARRAHONDO MURILLO⁴⁶**, quien atendió el accidente de tránsito en que perdió la vida el señor **LUIS NUBIER MORALES RENDÓN**, ratificó en audiencia de pruebas del 26 de abril de 2022, lo consignado en el informe policial de accidente de tránsito No. 013137 y respecto a la causa probable del accidente expuso lo que se destaca a continuación:

"Contestó: El día que ocurrió el hecho la superficie asfáltica se encontraba húmeda, esa es la hipótesis que manejamos nosotros como tal, la responsabilidad fue del conductor de la motocicleta. Preguntado: ¿Lo que usted nos quiere decir con eso es que la vía estaba mojada y la motocicleta se resbaló y terminó por debajo del bus? Contestó: Si mal no recuerdo, el señor cuando se resbala, el señor se resbala antes, el bus viene en movimiento, por la posición y la altura del conductor del bus, el conductor de la motocicleta se le hace como, los vehículos tienen un lado que es ciego, que no se puede ver, uno como motociclista tiene que estar que el conductor lo vea a uno.

Entonces, el conductor iba por el lado izquierdo y al parecer metió la frenada y se resbaló y se fue por debajo del bus y el bus por la parte trasera fue que le pisó la cabeza al conductor de la motocicleta, por eso hay un aplastamiento de la bóveda craneal del conductor de la motocicleta, eso fue lo que pudimos deducir con toda la labor de campo y vecindario y todo lo que pudimos aportar a la Fiscalía en ese hecho como tal

(...)

Preguntado: ¿A qué horas hizo arribo a esa escena? Contestó: El accidente fue el 18 de febrero de 2014, la hora exacta total no la tengo, pero nosotros llegamos entre 15 o 20 minutos después de que ocurrieron los hechos porque la sede de nosotros es en Salomía y verdaderamente estamos a unos 10 o 15 minutos donde ocurrieron los hechos. Cuando nosotros llegamos y por la magnitud del sitio que es la carrera 5ª que es una zona centro de Cali, donde había mucha aglomeración de personas dentro de la escena, no fuimos el primer respondiente del caso".

80. De acuerdo con lo anterior, se tiene que las declaraciones del agente de tránsito son claras, precisas y coherentes con lo plasmado en el informe policial

⁴⁶ SAMAI primera instancia, índice 109 (archivo zip), archivo 81 (link 60AudienciaPruebas), audiencia de pruebas del 26 de abril de 2022 (minutos 20:20 – 21:19).

MEDIO DE CONTROL:	REPARACIÓN DIRECTA
RADICACIÓN:	76001-33-33-013-2016-00055-02
DEMANDANTE:	JHENIFER MORALES MUÑOZ Y OTROS
DEMANDADA:	METRO CALI S.A. Y OTROS

de accidente de tránsito, y que tal como se observó en dicho medio de prueba, la hipótesis establecida en este se realizó acorde con lo encontrado en la escena, por las condiciones de la vía, la posición de los vehículos y del cadáver, así como de las evidencias encontradas en los vehículos después del accidente.

81. De la misma manera, las declaraciones del señor **HENRY ARANGO GONZÁLEZ** son coincidentes con las circunstancias de tiempo, modo y lugar plasmadas en los informes de policía judicial e informe de tránsito obrantes en el plenario.

82. Ahora bien, expuso la parte apelante que con el testimonio del señor **HENRY ARANGO GONZÁLEZ** se desvirtuó la hipótesis establecida en el informe policial de accidente de tránsito, por cuanto en este se estableció como causa del accidente, la falta de precaución del motociclista al conducir por una vía húmeda y el testigo adujo que al momento de los hechos no había llovido y que las condiciones climáticas eran normales y buenas; aunado a que la escena de los hechos estaba contaminada al momento de la llegada de los agentes de tránsito, ya que acudieron media hora después.

83. Analizados los testimonios referidos, la Sala no encuentra las contradicciones expuestas por la parte apelante, pues tanto en el informe policial de accidente de tránsito como en la declaración del señor **HENRY ARANGO GONZÁLEZ** se expuso que las condiciones climáticas en el momento y lugar de los hechos fueron normales.

84. Frente a las condiciones de la vía, plasmadas en el informe de tránsito, es de advertir que la declaración del señor **HENRY ARANGO GONZÁLEZ** se refirió únicamente a las condiciones del clima, más no de la vía, situaciones que son notoriamente distintas y que no necesariamente dependen la una de la otra, pues la humedad de la vía pudo deberse a motivos diferentes a la lluvia.

85. Tampoco se acreditó que la escena de los hechos estuviera contaminada como lo expone la parte apelante, pues en el informe del primer respondiente - Formato FPJ-4- se dio cuenta que se atendió el caso a las 17:20 pm y que se entregó el lugar de los hechos al agente **ALEX GARCÍA** a las 17:50 pm, con acordonamiento y que no hubo alteración de la escena. Lo anterior con el recibido de conformidad por el último.

86. Por último, frente a la idoneidad del conductor y su habilitación para operar el articulado de transporte masivo **MIO**, tampoco se allegó medio de prueba que demostrara tal hecho.

87. Consecuente con lo hasta aquí expuesto, pese a que el accidente de tránsito ocurrió en el desarrollo de dos actividades peligrosas, como lo son la conducción de la motocicleta y del bus del sistema de transporte masivo **MIO**, en el plenario no existe medio de prueba alguno que acredite que el conductor del bus desplegara una conducta que pusiera en riesgo la vida de la víctima o alterara el tránsito normal vehicular.

88. Destaca la Sala que la carga probatoria que estaba a cargo de la parte demandante, fue incumplida y en este orden, procede dar aplicación a lo dispuesto en el artículo 167 del Código General del Proceso que establece “*que incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen*”. De tal modo que, en ausencia de otro medio probatorio que desvirtué lo anotado, se le debe dar credibilidad a lo ya asentado; máxime cuando la parte demandante no aportó, ni solicitó pruebas que fuesen indicativas de otra hipótesis.

89. Así las cosas, del análisis de las pruebas aportadas al expediente, es dable concluir que la conducta del señor **LUIS NUBIER MORALES RENDÓN** en la conducción de su motocicleta emerge como la causa adecuada del accidente de tránsito en el que perdiera la vida, por lo que el daño no es imputable a las demandadas sino a la propia víctima.

90. De este modo se configura la culpa exclusiva de la víctima como causa adecuada del hecho dañoso, el cual resulta exterior, irresistible e imprevisible frente a la actuación del conductor del bus del sistema de transporte masivo **MIO**, por lo que se confirmará la sentencia apelada que negó las pretensiones de la demanda.

XI. COSTAS

91. Teniendo en cuenta el cambio introducido por el legislador al artículo 188 de la Ley 1437 de 2011, a través del artículo 47 de la Ley 2080 de 2021, en consonancia con la actual postura del Consejo de Estado⁴⁷, corporación que ha establecido la vigencia del régimen subjetivo en materia de costas, en este punto es menester verificar la conducta asumida por las partes.

92. Así las cosas, en el presente caso, aplicando el criterio anunciado, se observa que en los fundamentos del recurso de apelación y de su oposición no se presenta una carencia de fundamentación que dé lugar a la condena en costas. Pero incluso, si se tomara el régimen objetivo valorativo, en el presente caso tampoco hay lugar a condena por dicho concepto, pues al tenor del artículo 365-8 del Código General del Proceso, solo habrá lugar a costas cuando en el expediente aparezca que se causaron y en la medida de su comprobación, aspecto que no está acreditado en el plenario.

XII. DECISIÓN

93. En mérito de lo expuesto, la Sala Segunda de Decisión del Tribunal Administrativo del Valle del Cauca, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

RESUELVE

PRIMERO: CONFIRMAR la sentencia No. 041 del 29 de junio de 2022, proferida por el Juzgado Dieciséis Administrativo Oral del Circuito de Cali, por las razones aquí expuestas.

SEGUNDO: SIN CONDENAS en costas, de conformidad con lo expuesto en las consideraciones de la presente sentencia.

TERCERO: En firme la presente decisión, remítase por Secretaría el expediente al Juzgado de origen.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,

Los Magistrados

(Firma electrónica en SAMAI)
RONALD OTTO CEDEÑO BLUME

(Firma electrónica en SAMAI)
JHON ERICK CHAVES BRAVO

(Firma electrónica en SAMAI)
FERNANDO AUGUSTO GARCÍA MUÑOZ

⁴⁷ Ver entre otras, sentencia del 8 de febrero de 2024 de la Subsección A de la Sección Segunda del Consejo de Estado, radicado No. 52001233300020180046100 (4256-2021).