



Rama Judicial
Consejo Superior de la Judicatura
República de Colombia

**JUZGADO TREINTA Y OCHO ADMINISTRATIVO ORAL
CIRCUITO JUDICIAL BOGOTÁ D.C.
SECCIÓN TERCERA**

Juez: *ASDRÚBAL CORREDOR VILLATE*

Bogotá D.C., veintitrés (23) de marzo de dos mil dieciocho (2018)

Medio de Control: Reparación Directa
Radicación: 110013336038201300449-00
Demandantes: Adriana Patricia Uribe Garzón y Otros
Demandado: Bogotá D.C. - Alcaldía Mayor de Bogotá,
Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio
S.A. y Consorcio Express S.A.S.
Asunto: Fallo primera instancia

El Despacho pronuncia sentencia de primera instancia dentro del proceso de la referencia, dado que el trámite se agotó en su integridad y no se aprecia ningún vicio que invalide lo actuado.

I.- DEMANDA

1.- Pretensiones

1.1.- Se declare que Bogotá D.C. - Secretaría Distrital de Movilidad, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., y el Consorcio Express S.A.S., son administrativamente responsables de los perjuicios morales y materiales ocasionados a los demandantes, con motivo de la muerte del señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.), ocasionada por el accidente de tránsito causado por el bus de plazas VEP563, a la altura de la Calle 91 Sur, sentido sur-norte, producto de la falla de frenos.

1.2.- Se condene en forma solidaria a las entidades demandadas a pagar a favor de los demandantes los perjuicios morales estimados en 100 SMLMV para el menor Rafael Steven Guerrero García y el señor Rafael Uribe Rodríguez, para cada uno de ellos, y por el equivalente de 50 SMLMV a cada uno de los hermanos de la víctima, esto es, a las señoras Claudia Marcela Uribe García, Adriana Patricia Uribe Garzón y al señor Néstor Julián Uribe Garzón.

*Sede Judicial del CAN - Carrera 57 No. 43-91 Piso 5º
Correo: admin38bta@cendoj.ramajudicial.gov.co
Bogotá D.C.*

1.3.- Se condene solidariamente a las entidades demandadas a pagar por perjuicios materiales a favor del menor Rafael Steven Uribe García y del señor Rafael Uribe Rodríguez la cantidad de \$274.873.936.00 por concepto de lucro cesante futuro; y el monto de \$142.185.640 por lucro cesante consolidado para Rafael Uribe Rodríguez y la cantidad de \$132.688.296 por lucro cesante correspondiente a la indemnización debida consolidada a Rafael Steven Uribe García.

2.- Fundamentos de hecho

En síntesis, los fundamentos fácticos relevantes son los siguientes:

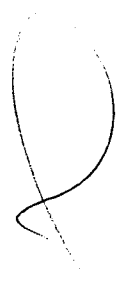
2.1.- El día 10 de julio de 2013 a la altura de la Calle 91 Sur frente al N° 8 B – 24 Este de la ciudad de Bogotá, el señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.) fue arrollado por el vehículo de placas VEP-563 afiliado a la empresa de transporte Consorcio Express S.A.S., causándole la muerte de forma instantánea.

2.2.- Hace mención del Informe Policial para Accidentes de Tránsito N° 1304464, en el cual se estableció como causa del accidente la falla en los frenos del automotor de placas VEP-563.

2.3.- Menciona que las entidades demandadas forman parte del Sistema Integrado de Transporte Público SITP, y por ende les atribuye una responsabilidad estatal de forma solidaria, porque desarrollan una actividad peligrosa como es el servicio público de transporte.

3.- Fundamentos de derecho

La apoderada judicial de los demandantes tomó como eje central de su argumentación los artículos 2 y 90 de la Constitución y la jurisprudencia del Consejo de Estado en torno a temas como la responsabilidad por el desarrollo de la actividad peligrosa de conducción de vehículos automotores.



II.- CONTESTACIÓN

1.- El mandatario judicial del **Consorcio Express S.A.S.** con escrito radicado el 24 de abril de 2014¹, dio contestación a los hechos de la demanda formulando a su vez oposición a las pretensiones. Frente a los fundamentos fácticos sostuvo que en su mayoría quedaban sujetos a la carga de la prueba. Y contravirtió lo relativo a la cuantificación de los perjuicios morales y materiales, porque el Consorcio Express S.A.S. no está llamado a responder de forma solidaria. De igual manera, formula objeción frente a la indemnización perseguida, porque no existe prueba siquiera sumaria de la dependencia económica de los familiares del señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.). A su vez se propusieron las siguientes excepciones:

i).- Eximente de responsabilidad caso fortuito: Sostiene que se configuró una causal eximente de responsabilidad civil, debido a que el conductor no pudo prever que se presentaría una falla mecánica en los frenos.

ii).- Inaplicabilidad del riesgo excepcional frente al Consorcio Express S.A.S.: Advierte que por tratarse de una sociedad comercial las pretensiones deben ventilarse a través de la Jurisdicción Ordinaria en la Especialidad Civil.

iii).- Ausencia de certeza de la consolidación, cuantificación y exigibilidad de las pretensiones de la demanda: Arguye que no existe prueba sobre la relación de dependencia económica de los familiares del señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.), ni media elemento probatorio que acredite el monto del perjuicio alegado y la fuente de obtención del mismo. Pues, alega que las certificaciones laborales aportadas no indican con precisión el periodo de tiempo trabajado por la víctima ni el monto exacto de sus ingresos y su periodicidad. Finalmente, censura los cálculos de los perjuicios morales, porque, los considera arbitrarios.

2.- A su vez, el **Consorcio Express S.A.S.** como llamado en garantía de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. con escrito del 27 de mayo de 2015², dio contestación a los hechos del llamamiento se opuso a las pretensiones y formuló como excepciones de mérito las siguientes.

¹ Folios 108 a 119 del Cuaderno 1

² Folios 203 a 222 del Cuaderno 6



i).- Cláusulas abusivas: Sobre el particular sostiene que las cláusulas N° 115 denominada '*Distribución del Riesgo*' y la N° 120 llamada '*Responsabilidad frente a terceros*' consignadas en el Contrato de Concesión N° 009 de 2010 las califica como estipulaciones de carácter abusivo, porque generan un desequilibrio económico injusto para el Consorcio Express S.A.S. En consecuencia, solicita que sea decretada la nulidad y por tanto se declare la ineficacia de las mismas.

ii).- Responsabilidad Solidaria: Sostiene que Transmilenio S.A. está llamada a asumir solidariamente las obligaciones generadas por la configuración de los riesgos propios de la operación, en virtud a que se lucra de la actividad de transporte público, así como también ejerce control y vigilancia sobre el objeto de la concesión desarrollada por el Consorcio Express S.A.

3.- El apoderado judicial del **Distrito Capital de Bogotá – Secretaría Distrital de Movilidad** con memorial del 24 de junio de 2014³, dio contestación a los hechos y pretensiones de la demanda, oponiéndose a los mismos, bajo la negación de no asistirle responsabilidad a la entidad en los accidentes de tránsito ocurridos con los vehículos pertenecientes a los operadores que componen el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP -. Planteó las siguientes excepciones:

i).- Ausencia de causa para demandar: Luego de hacer un recuento de las competencias y funciones de la entidad prescitas en los artículos 108 del Acuerdo 257 de 2006, 102 del Decreto 567 de 2006 y 1° del Decreto 655 de 2011, alega que el daño no es imputable a la entidad, por cuanto, no se estructuran los elementos de la responsabilidad estatal en contra de la Secretaría.

ii).- Falta de Legitimación en la causa por pasiva: Con apoyo en los artículos 7° y 8° del Decreto 309 de 2009 expone que se adoptó el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C., por lo tanto, arguye que sus competencias están orientadas a la formulación de la política pública sectorial, razón por la cual considera que debe ser excluida de la responsabilidad que aquí se debate. Agrega a su vez, que no es la propietaria del vehículo VEP563, ni la responsable del mantenimiento mecánico, porque no tiene una relación contractual con el Consorcio Express S.A.S. Por tanto, solicita al Despacho declarar probada esta excepción y condenar en costas a los demandantes.

³ Folios 120 a 143 del Cuaderno I



Asimismo, sostiene que la aseguradora del Consorcio Express S.A.S., en audiencia de conciliación el representante de SEGUROS DEL ESTADO S.A. ofreció \$70.000.000 como indemnización, con lo cual afirma que ellos son los que están llamados a responder.

iii).- Improcedencia de la acción por hecho de un tercero: Refiere que en el evento causante del daño se evidenció una situación de la que no se podía tener previsibilidad, ni en su configuración, ni en su consecuencia, y que por lo tanto era ajena al control, voluntad y alcance de las funciones de la Administración Distrital, en razón a que el señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.) fue arrollado por un vehículo de placas VEP-563 de la empresa de transporte Consorcio Express, la cual es la responsable del accidente por los daños y perjuicios que resultaren probados en el proceso.

iii).- Inexistencia de Solidaridad de la Secretaría Distrital de Movilidad: argumenta que el automotor de placas VEP-563 por no ser de propiedad de ésta entidad, no es responsable de los perjuicios derivados del accidente de tránsito ocurrido el día 10 de julio de 2013. Agrega a su vez, que el cuidado y mantenimiento mecánico de dicho rodante no es una función adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad, por cuanto no existe convenio o relación contractual con el Consorcio Express S.A.S.

Finalmente, solicita a esta Judicatura que sean denegadas las pretensiones de la demanda, en consideración a que no se puede imputar responsabilidad alguna a la entidad, comoquiera que su actuar se ajusta a la legalidad de la normatividad vigente al momento de la ocurrencia de los hechos.

4.- El representante judicial de la **Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A.**, con documento presentado el 26 de junio de 2014 describió traslado de la demanda⁴, dando contestación a los hechos y pretensiones; en punto de los primeros, aceptó parcialmente unos y negó otros, precisando la ausencia de responsabilidad por parte de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A.

Respecto a las pretensiones de la demanda se opuso rotundamente a su prosperidad.

⁴ Folios 1 a 308 del Cuaderno 2 y folios 309 a 510 del Cuaderno 3



Asimismo, luego de hacer un recuento de la naturaleza jurídica y objeto social de Transmilenio S.A. con apoyo en el numeral 1° del artículo 2° de la Ley 310 de 1996, artículo 5° y parágrafo 1° del artículo 38 de la Ley 489 de 1989, artículos 1°, 2° y 3° del Acuerdo N° 4 de 1999 y artículo 8° del Decreto 309 de 2009, hizo énfasis en que a la empresa Transmilenio S.A. no le puede caber ninguna responsabilidad, por cuanto la prestación del servicio público de transporte no se encuentra dentro de su ámbito de competencias. En el mismo escrito formuló las siguientes excepciones de mérito:

i.) – TRANSMILENIO S.A. no es empresa afiliadora de vehículos transportadores, no es administradora del vehículo presuntamente causante del daño y no tiene participación en la operación y ejecución del transporte – (sic) operación de los vehículos transportadores pertenece de manera exclusiva a la empresa concesionaria del servicio de transporte: Expone que se suscribió para con el Consorcio Express S.A.S. el Contrato de Concesión N° 009 de 2010, y por lo tanto a dicho consorcio se encuentra llamado a responder, por ser la directamente responsable de la actividad de transporte que ocasionó el daño por el que se pretende reparación.

Aunado a lo anterior, hace hincapié que existe una cláusula limitativa y exonerativa de responsabilidad frente a Transmilenio S.A., contenida en la estipulación N° 120 denominada '*Responsabilidad a terceros*', en virtud de la cual el Consorcio Express S.A.S. asume todos los daños causados a los demandantes como consecuencia de la muerte del señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.), y en razón a que ella es quien ejerce la actividad que señala el demandante como causante del daño. Por estas razones, considera que las pretensiones de la demanda deberán ser rechazadas respecto a Transmilenio S.A.

ii.) – Ruptura del nexo causal por hecho de un tercero, la operación del vehículo presuntamente causante de daño es imputable de manera exclusiva a la empresa concesionaria, propietaria del vehículo y afiliadora del mismo: Plantea como hipótesis que el daño ha sido causado exclusivamente por un tercero como lo es la Empresa de Transporte Consorcio Express S.A.S., en calidad de propietaria del bus registrado con las placas VEP-563, razón por la cual no se configura responsabilidad alguna en cabeza de Transmilenio S.A. Y al mismo tiempo, no existe relación de imputación ninguna entre el daño causado y la conducta desplegada por Transmilenio S.A., faltando por entero el



elemento del nexo de causalidad o de imputación que impide endilgarle responsabilidad.

iii.) – El poder de dirección y control de la actividad no le pertenece a Transmilenio S.A. está en manos de la empresa concesionaria: alega que no existe fundamento del deber reparatorio a cargo de Transmilenio S.A., en tanto que ella no tiene la guarda, dominio y dirección de la actividad peligrosa que el demandante señala como causante del daño y en consecuencia no existe título de imputación consolidado en contra de Transmilenio S.A.

iv.) – Diligencia y cuidado de Transmilenio como gestor del sistema integrado de transporte – inexistencia de falla del servicio o fundamento de responsabilidad en cabeza de Transmilenio S.A.: Alega que Transmilenio S.A. no cometió ninguna irregularidad en sus funciones como gestor del Sistema Integrado de Transporte Público, sumado a que las conductas imputadas por el actor de la conducción de vehículos automotores o fallas en la infraestructura vial no son de resorte de aquella, sumado a que no se ha prestado el servicio de manera ineficiente o inapropiada.

Por último, alega que Transmilenio S.A. no pudo actuar de manera diferente a como efectivamente lo hizo, elaborando manuales de capacitación para los conductores y garantizando que efectivamente estos han recibido tal capacitación. Y sostiene que al no presentarse una falla del servicio por parte de Transmilenio S.A. considera que las pretensiones de la demanda respecto a la entidad no prosperan, puesto que se allanó al cumplimiento de las normas, desplegando su actividad de forma correcta sin presentar errores o incumplimientos legales.

v.) – Falta de Legitimación en la causa por pasiva: Precisa que no existe factor de imputación en virtud del cual Transmilenio S.A., deba responder por los daños sufridos por las víctimas, aún ni por vía de solidaridad, por lo que solicita decretar probada la excepción propuesta.

5.- La apoderada judicial de la **Seguros del Estado S.A.**, intervino como llamada en garantía por el Consorcio Express S.A.S. con escrito del 3 de junio de 2015⁵, dando contestación a los hechos y pretensiones de la demanda, así como del llamamiento en garantía. En punto de los primeros, aceptó unos y

⁵ Folios 23 a 74 del Cuaderno 4

negó otros, precisando la ausencia de responsabilidad por parte del conductor y la empresa de transporte, porque el vehículo de placas VEP-563 se encontraba en idoneidad para la prestación del servicio público de transporte. Respecto a las pretensiones de la demanda se opuso rotundamente a su prosperidad. Y referente a lo pretendido en el llamamiento en garantía no se allana ni se opone, pero señala que en caso de condena afirma que sólo puede entrar a asumir los conceptos previamente contratados en la póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual para transportadores de vehículos de servicio público N° 33-30-101000269 y en la póliza de responsabilidad civil extracontractual P.L.O. N°33-02-101000953. En su escrito propone como excepciones comunes a ambas pólizas de responsabilidad las siguientes:

i).- Exoneración de Responsabilidad del Asegurado: Expone que el Consorcio Express S.A.S. hizo todo lo que le correspondía para que el bus de placas VEP-563 estuviera en condiciones viables y seguras para su operación, puesto que fue sometido al proceso de revisión técnico-mecánica en el mes de febrero de 2013 en el CDA CENTRO MOTOR AVENIDA BOYACÁ, el cual le expidió un certificado con una vigencia comprendida entre el mes de febrero de 2013 a febrero de 2014. Y que inclusive un mes antes del accidente, se había realizado un proceso de alistamiento físico y mecánico para poderlo incorporar al funcionamiento del SITP; al mismo tiempo argumenta que el posible daño del sistema de frenado de dicho vehículo fue imperceptible a los estrictos controles del asegurado e incluso de Transmilenio S.A., considerando que ello constituye un eximente de responsabilidad de fuerza mayor o caso fortuito o el hecho de un tercero que rompe el nexo causal de responsabilidad atribuible al Consorcio Express S.A.S.

ii) Limite de responsabilidad de la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual para Transportadores de Pasajeros en Vehículos de Servicio Público N° 33-30-10-1000269: Refuta la exigibilidad de la cobertura de dicho seguro por diferentes razones, porque únicamente opera después de haberse afectado el SOAT, y debido a que resultaron varias personas afectadas con el accidente, afirma que el máximo valor a cubrir por el fallecimiento del señor Carlos Alberto Uribe Garzón es de 60 SMLMV equivalente a \$35.700.000, y que dicho concepto cubija por perjuicios morales el monto de \$8.842.500, los cuales únicamente pueden ser pagados a favor del menor Rafael Steven Uribe Guerrero o en su defecto al padre Rafael Uribe Rodríguez, por cuanto a los demás demandantes, Adriana Patricia Uribe Garzón, Claudia Marcela Uribe

García y Néstor Julián Uribe Garzón, no pueden ser beneficiados de dicha póliza, pues no fueron asumidos por la aseguradora según las estipulaciones pactadas en los numerales 3.4 y 4.3 de las condiciones generales y específicas de la póliza.

iii) Limite de responsabilidad de la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual P.L.O. o Predios, Labores y Operaciones N° 33-02-10-1000253: Sostiene que dicho seguro tiene como límite el valor equivalente a 120 SMLMV, esto es el monto de \$70.740.000.00, por tratarse de un evento que ocasionó lesiones a más de dos personas, sin embargo en el numeral 14 literal “m” se encuentra excluida la cobertura de daño moral, por lo que los valores de la demanda relacionados con este concepto se encuentran por fuera de la cobertura de la póliza. Y resalta que opera en exceso del SOAT y de los seguros de responsabilidad civil de las pólizas de automóviles que posea cada uno de los vehículos, así como de las pólizas de responsabilidad civil contractual suscritas por el asegurado.

iv) Inexistencia de obligación solidaria de Seguros del Estado S.A.: enfatiza que únicamente está obligada a pagar el máximo límite asegurado o el valor de la cobertura frente a los conceptos objeto de aseguramiento, siempre y cuando se encuentren realmente demostrados de conformidad con lo establecido en las condiciones generales y específicas de la póliza; y que en el contrato de seguro no se estipuló la existencia de una responsabilidad solidaria en cabeza de la aseguradora. Finalmente, solicita al Despacho que en caso de evidenciarse algún evento que se considere como culpa grave del asegurado, no se condene a la aseguradora por tratarse de una situación inasegurable.

6.- El apoderado judicial de **Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A.** intervino como llamada en garantía de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., a través del escrito del 28 de mayo de 2015⁶, negando los hechos de la demanda y respecto a las pretensiones se opuso rotundamente a su prosperidad. Y de los fundamentos jurídicos del llamamiento en garantía aceptó algunos y negó otros, y se opuso a las pretensiones objetando el monto de los perjuicios morales y materiales, por lo que solicitó condenar a la parte de demandante por el 10% del exceso de los valores perseguidos.

⁶ Folios 47 a 76 del Cuaderno 5



i).- Inexistencia de Cobertura por hechos ocurridos por fuera del riesgo asegurado: Se apoya en el hecho de que el accidente ocurrido no se encuentra amparado por la póliza de responsabilidad civil extracontractual N° 21215213, habida cuenta que el objeto del contrato de seguro se contrae a amparar los perjuicios patrimoniales y extra-patrimoniales que cause el IDU y/o Transmilenio S.A., a terceros generados como consecuencia de la responsabilidad civil extracontractual originada dentro y fuera de sus instalaciones en el desarrollo de sus actividades o en lo relacionado con ella, lo mismo que los actos de sus empleados y funcionarios en todo el territorio nacional.

Partiendo de lo anterior, argumenta que la asegurada no está llamada a responder en el presente asunto, por cuanto los partícipes del accidente de tránsito no eran empleados o funcionarios de las entidades aseguradas y en el presente caso la póliza no podría ser afectada por este riesgo. Asimismo, con apoyo en el artículo 3° del Acuerdo N° 4 de 1999 regulado por los Decretos Distritales N° 319. 486, ambos del 2006 y 309 de 2009, se excluye la actividad de ejercer funciones de transporte de pasajeros y por ello dicho accidente de tránsito no es amparado por la aseguradora.

ii).- Imposibilidad de aplicar la teoría de las actividades riesgosas a la demandada Transmilenio S.A.: Se apoya en la circunstancia de que Transmilenio S.A. no ostenta ningún tipo de control sobre la actividad de riesgo de conducción de vehículos, en la medida que no tiene control físico de los automotores, ni la guarda material de la actividad riesgosa, pues no ostenta la propiedad del rodante ni el conductor estaba vinculado a ella, razones por las cuales considera que se debe eximir a Transmilenio S.A. y por ende a la aseguradora Mapfre Seguros Generales de Colombia.

iii).- Inexistencia de solidaridad de las demandadas, y por ende culpa exclusiva de un tercero: Se sostiene en que Transmilenio S.A., no actuó ni por acción ni por omisión dentro de la producción del hecho dañino, con apoyo en los mismos argumentos del anterior medio exceptivo, porque no es empleador del conductor, ni tiene vínculo como afiliadora de vehículos, ni empleadora de operadores de transporte, por lo que no es posible endilgarle una responsabilidad solidaria bajo ningún tipo jurídico de imputación.

iv).- Responsabilidad exclusiva del Concesionario – Empresa de Transporte Consorcio Express S.A.S: Se apoya en que en virtud de la adjudicación de la

concesión efectuada a favor del Consorcio Express S.A.S., a través de la Resolución N° 445 de 2010 y de acuerdo a lo estipulado en la cláusula 120 del Contrato de Concesión N° 009 de 2010, se concluye que dicha sociedad es la llamada a responder legal y contractualmente por los daños ocasionados con el desarrollo de su actividad y no como lo pretende la parte actora.

v).- Coaseguro: En caso de existir condena al pago de perjuicios a favor de la demandante, solicita que sea distribuida en la proporción establecida en la póliza de responsabilidad civil extracontractual N° 21215213 con vigencia comprendida entre el 24 de diciembre de 2012 al 5 de octubre de 2013, cuyo eventual beneficiario como tercero afectado puede ser amparado con una participación del 40% y existiendo coaseguro con la Compañía Allianz en un 60%.

vi).- Límite de la Póliza: En el evento de condenarse a la compañía que representa solicita que el límite de la responsabilidad deberá ajustarse a lo pactado en el contrato de seguro.

7.- La mandataria judicial de la **Compañía Aseguradora de Fianzas S.A. CONFIANZA** intervino como llamada en garantía de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., con escrito del 29 de mayo de 2015⁷: no aceptó los hechos y se opuso rotundamente a lo pretendido en el libelo demandatorio. Y respecto al llamamiento en garantía aceptó unos hechos y se opuso a la pretensión de que la aseguradora responda por el pago de los perjuicios a que eventualmente pueda ser condenada la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., por cuanto el daño argüido no es objeto de cobertura de la póliza de responsabilidad civil extracontractual N° 01RO021241. En su escrito propuso las siguientes excepciones de mérito:

i).- Falta de acreditación de los perjuicios que se pretenden: Controvierte el monto de los conceptos que integran la indemnización que por esta vía se reclaman, por cuanto arguye que de las pruebas y anexos entregados con la demanda, no se tiene certeza de los ingresos efectivos de la víctima que sirvan de base para calcular el lucro cesante que se pretende. Y que tampoco existen pruebas que acrediten la dependencia económica del señor Rafael Uribe Rodríguez y del menor Rafael Steven Guerrero García respecto de la víctima Carlos Alberto Uribe Garzón.

⁷ Folios 45 a 94 del Cuaderno 7

ii).- El amparo de vehículos propios y no propios opera en exceso de la cobertura de responsabilidad civil extracontractual por daños a terceros de la póliza de automóviles del vehículo causante del daño: Se basa en las condiciones pactadas en las cláusulas 5, 5.4 y lo consignado en la carátula de la póliza, para hacer énfasis en que el seguro sólo opera en exceso del amparo de responsabilidad civil de las pólizas de automóviles, así el asegurado la tenga o no contratada. Y si el automotor que presuntamente causó el daño no tiene una póliza de automóviles, se entiende que la entidad asegurada está asumiendo los daños causados hasta el límite mínimo señalado. En consecuencia, sostiene que en el remoto evento de que la aseguradora sea condenada sólo cubre lo que exceda de \$400.000.000.oo.

iii).- Ausencia de cobertura de los hechos objeto de la demanda: Con apoyo en la cláusula 5.2 sostiene que en el evento de llegarse a probar dentro del proceso que la causa del accidente fue la falla en los frenos del vehículo de placas VEP-563 adscrito a la Empresa de Transporte Consorcio Express S.A.S., considera que el Despacho debe abstenerse de declarar condena alguna a cargo de dicha póliza, puesto que el tomador contravino su obligación de mantener en óptimas condiciones técnicas y mecánicas para su utilización el vehículo involucrado en el accidente.

iv).- Existencia de coaseguro pactado: Con apoyo en lo consignado en la caratula de la póliza, advierte que esta fue expedida en coaseguro por las siguientes aseguradoras, Seguros del Estado S.A., con un 60% de participación – coaseguradora líder – y Compañía Aseguradora de Fianzas S.A. Confianza S.A. con un 40% de participación, por lo que expone que en el evento remoto en que se profiera condena únicamente asumiría el porcentaje mencionado.

v).- Límite máximo de responsabilidad y existencia de deducible pactado: Solicita que en el evento de ordenar a Confianza S.A., el pago de algún tipo de indemnización a los demandantes, se deberá aplicar sobre dicha suma el descuento equivalente al 10% conforme a lo pactado en dicha póliza.

III.- TRÁMITE DE INSTANCIA

La demanda se radicó el 22 de noviembre de 2013 y fue repartida en la misma fecha a este Juzgado, quien con auto del 10 de diciembre siguiente la admitió⁸

⁸ Folios 72 a 74 del Cuaderno I



posteriormente por medio de apoderados, las entidades contestaron la demanda con escritos radicados por el Consorcio Express S.A.S., el día 24 de abril de 2014⁹, la Secretaría Distrital de la Movilidad el día 24 de junio de 2014¹⁰ y la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. el 26 de junio de 2014¹¹.

Al mismo tiempo, la Empresa de Transportes Consorcio Express S.A.S., llamó en garantía a Seguros del Estado S.A., en virtud de las pólizas de seguro denominadas Responsabilidad civil contractual para vehículos de servicio público pasajeros N° 33-31-101000285, Responsabilidad civil **extra-**contractual para vehículos de servicio público pasajeros N° 33-30-101000269 y Responsabilidad civil extra-contractual N° 33-02-101000953, siendo citado por auto del 2 de diciembre de 2014 e intervino dentro del término mediante escrito del 3 de junio de 2015.

A su vez, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., el 26 de junio de 2014 efectuó llamamiento en garantía a las aseguradoras Compañía Aseguradora de Fianzas S.A. – CONFIANZA y Seguros del Estado S.A., por la póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual N° RO21421 por un lado, y por la póliza de Responsabilidad civil extracontractual N° 21215213 a Allianz Seguros S.A., y a Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A., las cuales se citaron mediante proveído del 2 de diciembre de 2004 interviniendo la primera y la última de las mencionadas dentro del término de ley, las demás guardaron silencio.

De igual forma, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. llamó en garantía al Consorcio Express S.A.S., cuya sociedad intervino dentro del término, efectuando a su vez, denuncia en pleito a la Compañía Aseguradora de Finanzas S.A. CONFIANZA en virtud de la Póliza N° RO 021421, cuya solicitud en audiencia del 25 de mayo de 2017 se resolvió en el sentido de no admitir dicha solicitud.

Posteriormente, el 25 de mayo de 2017¹², se desestimó la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva y se pospuso para la Sentencia la Falta de legitimación en la causa por activa; las demás etapas de la audiencia se

⁹ Folios 108 a 119 del Cuaderno 1

¹⁰ Folios 120 a 143 del Cuaderno 1

¹¹ Folios 1 a 510 del Cuaderno 2

¹² Folios 201 a 207 del Cuaderno 2



agotaron, incluidos el decreto de pruebas y la fijación de fecha para la audiencia de pruebas.

Las anteriores audiencias tuvieron lugar los días 3 de agosto¹³ y 9 de noviembre de 2017¹⁴ y el mismo día se agotó su objeto, por lo que de manera oral se profirió un auto que declaró finalizada la etapa probatoria y ordenó dar traslado para alegar de conclusión por escrito en el término de 10 días, lapso que también podría ser aprovechado por la vocera del Ministerio Público para presentar concepto. La oportunidad anterior culminó y el proceso ingresó al Despacho para fallo.

IV.- ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

1.- Consorcio Express S.A.S.¹⁵: La representante judicial de la sociedad demandada planteó sus alegaciones conclusivas en escrito del 24 de noviembre de 2014 principalmente contravirtiendo la cuantificación de los perjuicios morales y materiales, tras considerar que no existía un verdadero lazo afectivo entre el señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.) para con su hijo Rafael Steven Uribe Guerrero, habida cuenta que a raíz del lamentable suceso se dio inicio al proceso de filiación extramatrimonial, considerando ésta situación como indicio para que sea tenido en cuenta por el Despacho y así sea reducida sustancialmente la indemnización que por esta vía se persigue.

Aunado a ello, con apoyo de las confesiones realizadas por los aquí demandantes Claudia Marcela Uribe García, Néstor Julián Uribe Garzón, Rafael Uribe Rodríguez, así como de las declaraciones de la señora Anaís Alzate Flórez y del señor Carlos Arturo Villalobos, cuestiona el monto de los ingresos que devengaba el señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.), de modo que desvirtúa el monto de \$2.925.000.00 y alega que la pretensión por lucro cesante en favor de su padre Rafael Uribe Rodríguez y de su hijo Rafael Steven Uribe Guerrero por la cantidad de \$1.462.000 por cada uno de ellos no está llamada a prosperar.

Agrega que respecto del sostenimiento del menor Rafael Steven Uribe Guerrero, debe tenerse en cuenta como salario para la liquidación del lucro cesante el SMLMV descontando el 25% de los gastos propios y sin lugar adicionar el 25%

¹³ Folios 237 a 242 del Cuaderno I

¹⁴ Folios 279 a 281 del Cuaderno I

¹⁵ Folios 323 a 329 del Cuaderno 8



por prestaciones sociales y sólo hasta los 18 años. Alega a su vez, que entre el señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.) y sus hermanas Adriana Patricia Uribe Garzón y Claudia Marcela Uribe García, tampoco existía una constante comunicación, por lo que solicita una reducción considerable de los perjuicios morales a reconocer.

Y concluye, que existe una solidaridad en la reparación de los daños entre la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. y el Consorcio Express S.A.S., en virtud a lo prescrito en el artículo 2344 del Código Civil.

2.- Distrito Capital de Bogotá – Secretaría Distrital de Movilidad¹⁶: El apoderado judicial de la entidad presentó sus alegatos conclusivos el 23 de noviembre de 2017, en similares argumentos alega la falta de legitimación en la causa para resistir las pretensiones de la demanda reiterando que el hecho generador del daño no es imputable a la administración distrital. Asimismo, hace hincapié en que no existe nexo causal que involucre a esta entidad con el fallecimiento del señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.), y reitera que el control, conducción y manejo propio de los buses del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP- en el Distrito Capital se encuentra a cargo de los concesionarios, que para el caso en concreto el vehículo de placas VEP-563 es de propiedad del CONSORCIO EXPRESS S.A.S.

Simultáneamente, trae a colación que el agente Carlos Villalobos informó que el día del accidente se verificó que el automotor contaba con su revisión técnico mecánica y que el conductor tenía su licencia de conducción al día, por lo cual sostiene que la Secretaría Distrital de Movilidad no tiene participación ni responsabilidad alguna en el presente asunto.

Al mismo tiempo, alega que los hechos de la presente acción son de responsabilidad directa de terceros que prestan el servicio público de transporte de pasajeros, pues era obligación del Consorcio Express S.A.S., garantizar que los vehículos estuvieran en óptimas condiciones para prestar el servicio de transporte público de pasajeros, más aún cuando la conducción de vehículos es considerada como una actividad peligrosa, alegándose a su vez que si están probados los elementos de responsabilidad se deberá condenar a dicho Consorcio.

¹⁶ Folios 316 a 322 del Cuaderno 8



Con apoyo en precedente jurisprudencial, reitera los argumentos esgrimidos en las excepciones de mérito propuestas en la contestación de la demanda, solicita declarar probadas respecto de la Secretaría Distrital de la Movilidad. A su vez, pone a consideración del Juzgado la compulsas de copias a la Fiscalía General de la Nación a efectos de determinar la existencia de un delito sobre las contradicciones de las declaraciones rendidas por los testigos convocados por el demandante; asimismo, solicita oficiar a la UGPP y a la DIAN para que investigue el actuar del señor Mario Fernando Rodríguez, que al parecer evadió sus compromisos legales frente al señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.) a efectos de iniciar la respectiva actuación administrativa.

Finalmente, controvierte el monto de la indemnización aquí perseguida tras considerar que no se probaron ingresos por una suma cercana a \$2.925.000.00, y el lazo afectivo entre la víctima y el menor, por lo que hace hincapié que el máximo que se podrá reconocer es con base en que el occiso al momento del fallecimiento devengaba un SMLMV. No obstante, pone en conocimiento que el proceso penal finalizó con la indemnización que realizara el verdadero culpable y que allí no se probó más perjuicios, razones por las cuales solicita que no se condene por valor alguno.

3.- Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A.¹⁷: Formuló sus alegatos con documento del 23 de noviembre de 2017. Reiteró todos y cada uno de los razonamientos que esbozó en la contestación de la demanda, e insiste en que no se logró demostrar que el presunto daño, así como las pretensiones, hayan sido ocasionados por conductas desplegadas por Transmilenio S.A.

Simultáneamente, expone que del certificado de tradición N° CT901712250 se desprende que el propietario del vehículo de placas VEP-563 es la empresa CONSORCIO EXPRESS S.A.S., de modo que Transmilenio S.A., carece de la condición de propietaria del automotor, por lo que se entiende de esta manera que no detenta el control respecto de la conducción del rodante, sumado a que en virtud del Contrato de Concesión N° 009 de 2010 no se deriva ningún vínculo laboral con el conductor del mismo, ni es una empresa operadora de transporte, razones con las cuales pretende desvirtuar la responsabilidad en lo referente al manejo, conducción y operación del vehículo transportador.

¹⁷ Folios 288 a 298 del Cuaderno 8



De esta manera, alega que no existe ningún nexo causalidad entre el daño sufrido por los accionantes, y las facultades y competencias asignadas a Transmilenio S.A.; y que la prestación del servicio corresponde a la empresa concesionaria Consorcio Express S.A.S., la cual ha recibido en concesión la prestación del servicio por su propia cuenta y riesgo, y quien ejerce el control de la operación del servicio de transporte dentro del Sistema, y además tiene a su cargo la contratación del personal de conducción.

Concluye que no tiene lugar la responsabilidad civil por el hecho de otra persona respecto de Transmilenio, pues no existe nexo causal, ni relación de dependencia que permita imputación del daño, si se tiene en cuenta que el presunto autor material del daño -conductor del vehículo-, se encuentra sujeto a una relación de control y dependencia del concesionario Empresa de Transporte Consorcio Express S.A.S. -relación laboral o de trabajo- sin que sobre esta última Transmilenio S.A., ejerza funciones de vigilancia diferentes del control técnico de la operación en los términos del contrato.

En consecuencia, solicita al Despacho el reconocimiento de la prosperidad de las excepciones propuestas y se denieguen las súplicas de la demanda.

4. Seguros del Estado S.A.¹⁸: Alega que de acuerdo a las pruebas practicadas en el proceso se sostiene en similares argumentos a los de la contestación de la demanda, que ante la ausencia de responsabilidad de las entidades demandadas considera que esta acción por tratarse de una responsabilidad civil extracontractual en contra de particulares encargados de la operación, le correspondía el conocimiento de la Jurisdicción Ordinaria. Y solicita al Despacho declarar probadas las excepciones propuestas y por ende exonerar de toda responsabilidad a la aseguradora. En caso contrario, se imparta una condena en concreto, que tenga en cuenta aspectos generales y particulares del contrato de seguro.

5.- Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A.¹⁹: Sustenta con similares argumentos de los medios exceptivos propuestos los alegatos de conclusión con base en lo probado y teniendo en cuenta que el accidente ocurrido con el vehículo de placas VEP-563 no tiene relación con las funciones y competencias de Transmilenio S.A., pues la actividad de transporte público de pasajeros se

¹⁸ Folios 330 a 335 del Cuaderno 8

¹⁹ Folios 299 a 312 del Cuaderno 8

encuentra excluido reglamentariamente, ya que no tenía el cuidado y la custodia del mencionado automotor, no era de su propiedad y el conductor no era su empleado o dependiente. Asimismo, indica que dicho suceso no está amparado por la póliza de responsabilidad civil extracontractual N° 21215213. No obstante, controvierte los perjuicios reclamados, tras considerar que no se encuentran debidamente probados, ya que de las declaraciones de Claudia Marcela Uribe García, Néstor Julián Uribe Rodríguez y Rafael Uribe Rodríguez, se demostró una excesiva tasación de los mismos, en atención a: i) que el señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.) no devengaba los \$900.000.00 mensuales certificados por el señor Julián Uribe; ii) no percibía los ingresos de \$2.400.000.00 mensuales certificados por el señor Mario Fernando Rodríguez; iii) que el señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.) no estaba afiliado a seguridad social y que no presentó declaraciones de renta en los años 2012 y 2013; iv) que no aportaba al señor Rafael Uribe Rodríguez una suma mensual para sostenimiento; y v) que no le aportaba a su hijo Rafael Steven Uribe Guerrero para su sostenimiento las sumas señaladas en la demanda, pues antes de vivir con el menor le consignada entre \$200.000.00 y \$250.000.00 y cuando convivían aportaba \$200.000.00 a \$300.000.00 pesos.

De igual manera, solicita al Despacho dar aplicación a la excepción genérica con base en lo prescrito en el artículo 282 del CGP y 306 del CPACA, a efectos de que una eventual condena efectúe la deducción de \$200.000.000 reconocida como indemnización en el proceso penal N° 1100160000282013021120, la cual fue depositada a órdenes del Juzgado 47 Penal del Circuito de Bogotá y pagada por Seguros del Estado S.A. Y solicita a su vez que en el evento de proferirse una condena el Despacho, se sirva tasar el grado de participación de las mismas en el resultado final del daño que se imputa.

Por lo tanto, solicita al Despacho se absuelva a la aseguradora y se declaren probadas las excepciones propuestas.

6.- Compañía Aseguradora de Fianzas S.A. Confianza²⁰: en sus alegaciones conclusivas se apoya principalmente sobre la circunstancia de encontrarse probado el caso fortuito, por hecho ajeno a la voluntad de los demandados, razón por la cual arguye que no es procedente la cobertura por parte de dicha póliza.

²⁰ Folios 285 a 287 del Cuaderno 8



En ese orden, se solicita negar las pretensiones de la demanda teniendo en cuenta que los hechos ocurridos el día 10 de julio de 2013 obedecieron a un caso fortuito, pues a pesar de contar con adecuadas condiciones técnicas el vehículo vinculado con el accidente, éste presentó falla en su sistema de frenos; además de estar acreditado que no hubo ningún tipo de contravención a las normas de tránsito, motivos por los cuales solicita que se nieguen las pretensiones de la demanda.

Y de forma subsidiaria, controvierte los perjuicios morales con base en similares argumentos planteados en la contestación de la demanda y llamamiento en garantía, y solicita que deberán ser ajustados a cada caso en particular de acuerdo al grado de cercanía y de afectación para cada uno de los demandantes. Asimismo, solicitó la negación de los perjuicios por lucro cesante por cuanto no se demostraron los ingresos económicos de Carlos Alberto Uribe.

V.- CONCEPTO DEL MINISTERIO PÚBLICO

Guardó silencio.

CONSIDERACIONES

1.- Competencia

Este Juzgado tiene competencia para conocer esta acción porque así lo determinan los artículos 104 numeral 1, 155 numeral 6 y 156 numeral 6 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

2.- Problema Jurídico

Corresponde a esta Judicatura determinar si el Consorcio Express S.A.S., el Distrito Capital - Secretaría Distrital de la Movilidad y la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., son administrativa y solidariamente responsables por los perjuicios ocasionados a los demandantes con motivo de la muerte de Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.), en hechos acaecidos el 10 de julio de 2013.

Y, en lo que respecta a las entidades llamadas en garantía, se procederá a establecer si Seguros del Estado S.A., Allianz Seguros S.A., Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A., Compañía Aseguradora de Fianza S.A. –

CONFIANZA S.A.- y el Consorcio Express S.A.S., deben responder por los dineros que las entidades llamantes deban pagar a los accionantes ante un eventual fallo favorable a sus pretensiones.

3.- Cuestión Previa

3.1.- Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva de la Secretaría Distrital de Movilidad

La tesis que maneja la parte demandante para beneficiarse con una indemnización económica procedente de los entes demandados, se edifica sobre la idea de que todos ellos forman parte del Sistema Integrado de Transporte Público, por lo que les atribuye una responsabilidad estatal de forma solidaria.

En ese orden de ideas, la Secretaría Distrital de Movilidad formuló, entre otras excepciones de mérito, la de falta de legitimación en la causa por pasiva con sustento en no asistirle responsabilidad en los accidentes de tránsito que ocurran con los vehículos pertenecientes a los operadores que componen el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP -, por cuanto no tienen el manejo y control de dichos rodantes, así como tampoco le concierne revisar el estado mecánico de los mismos, puesto que ésta facultad le corresponde a Transmilenio S.A., quien tiene la facultad de vigilar e imponer multas a cada uno de los operadores, entendiendo que es ésta la entidad adjudicó a los diferentes operadores las rutas para la prestación del servicio de Transporte Público Urbano de Pasajeros en la ciudad.

En efecto, el Distrito Capital adoptó el Plan Maestro de Movilidad mediante Decreto N° 319 de 2006, en el que se determinó que el Transporte Público en Bogotá D.C., es un servicio público cuya planeación, coordinación, control y vigilancia es de responsabilidad del Distrito Capital, a través de la Secretaría Distrital de la Movilidad como autoridad de transporte público.

Así pues, el Decreto 309 de 2009 adoptó para la ciudad de Bogotá como modelo de transporte público el Sistema Integrado de Transporte Público SITP, dentro del cual reiteró las competencias definidas en el Plan Maestro de Movilidad, es decir, la Secretaría Distrital de Movilidad actúa como la autoridad de dicho Sistema y sus funciones están dirigidas especialmente a la

formulación de la política pública sectorial, regulación, vigilancia y control de las actividades de tránsito y transporte, y la coordinación de las instancias de ejecución de dicha política pública sectorial; y a la empresa Transmilenio S.A., se asignó el rol como Ente Gestor, asignándole entre otras funciones, la de realizar el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación del transporte público masivo, entre otras.

Bajo esta línea argumental, se evidencia que dentro del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP- la Secretaría Distrital de la Movilidad no actúa como operador del servicio público del transporte urbano masivo, de lo que emerge con claridad que no se le puede imputar responsabilidad a dicha entidad por el simple hecho de integrar ese modelo de transporte, pues si bien es una persona jurídica de derecho público con autonomía administrativa, patrimonial y presupuestal, no se puede derivar de tal autoridad la existencia de una solidaridad.

De la demanda se extrae que el demandante predica una serie de omisiones respecto de la Secretaría Distrital de la Movilidad, como sustento de una solidaridad de manera abstracta respecto de la responsabilidad del daño alegado, porque: i) no cumplió con su obligación legal de revisar el estado mecánico de los vehículos que integran el SITP; ii) omitió el cumplimiento de su obligación constitucional de ejercer control y vigilancia estricta sobre el automotor de transporte público de pasajeros causante del siniestro; y iii) permitió el tránsito del vehículo de placas VEP-563 encontrándose en pésimas condiciones mecánicas.

Por ende, sin desconocer que si bien en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad radica la función de ser la autoridad de tránsito y transporte, no se le puede imputar el daño argüido por las omisiones señaladas por los demandantes, habida cuenta que dentro de las funciones asignadas en los artículos 108 del Acuerdo N° 257 de 2006 y 102 del Decreto 567 de 2006, no está la de ejercer la revisión técnico-mecánica de los vehículos de servicio público de transporte masivo, sumado a que la parte actora de ningún modo atribuyó la responsabilidad por una presunta falla del servicio. Por lo tanto, la obligación de realizar dicha revisión recae directamente en el propietario o tenedor del automotor de forma anual, por lo que no se puede derivar responsabilidad alguna a aquella entidad.

Asimismo, la competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad consiste en actuar como la autoridad del Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá D.C., y sus funciones están dirigidas especialmente a la formulación de la política pública sectorial, regulación, vigilancia y control de las actividades de tránsito y transporte, coordinación de las instancias de ejecución de dicha política pública sectorial, con el acompañamiento permanente del Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo de Movilidad²¹.

Luego, dicha labor no tiene injerencia en el desarrollo de la actividad peligrosa de conducción de vehículos de servicio público, habida cuenta que para la época de los hechos la titularidad del derecho de propiedad de bus de placas VEP-563 correspondía a la sociedad Consorcio Express S.A.²², cuya empresa transportadora suscribió el Contrato de Concesión N° 009 de 2010 a efectos de ejercer la explotación de dicho servicio público a través del conductor Anyer Fernando Murillo Camelo²³, de lo que se concluye que dicho automotor no estaba bajo la custodia de la Secretaría Distrital de Movilidad, ni tenía bajo su dominio el control de la actividad de riesgo mencionada.

Partiendo de lo anterior, en el presente caso carece de probanza la imputación de responsabilidad del evento causante del daño en la medida que dentro de sus funciones no tiene la administración del riesgo, ni dentro de su órbita funcional tiene la potestad de asumir el riesgo de conducción del vehículo de servicio público que conllevó al accidente de tránsito aquí expuesto, pues no se le puede exigir una actividad o conducta de mayor cuidado y perfección posible. En otras palabras, no se le puede imputar responsabilidad del resultado dañoso consistente en el lamentable fallecimiento de señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d).

Así las cosas, respecto del Distrito Capital – Secretaría Distrital de Movilidad se declarará probada la falta de legitimación en la causa por pasiva y por sustracción de materia no se abordará el estudio de los demás medios exceptivos consistentes en ‘ausencia de causa para demandar’, ‘improcedencia de la acción por hecho de un tercero’ e ‘inexistencia de solidaridad de la Secretaría Distrital de Movilidad’.

²¹ Artículo 7 del Decreto 309 de 2009.

²² Según Certificado de Tradición del vehículo VEP563 obrante a folio 260 del Cuaderno 8

²³ Certificación de la Fiscalía 9ª Delegada de la Unidad de Delitos contra la Vida y la Integridad Personal



3.2.- Nulidad de cláusulas contractuales

El mandatario judicial del Consorcio Express S.A.S., en el escrito de contestación al llamamiento en garantía que le formuló la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., pidió que se declarara la nulidad de las cláusulas N° 115 denominada '*Distribución del Riesgo*' y la N° 120 llamada '*Responsabilidad frente a terceros*' consignadas en el Contrato de Concesión N° 009 de 2010, por considerarlas estipulaciones de carácter abusivo, porque generan un desequilibrio económico injusto en su contra.

Al respecto señala el Despacho que en el evento de tener que estudiarse las obligaciones existentes frente al Consorcio Express S.A.S., producto de la relación sustancial contractual existente con Transmilenio S.A., no sería posible examinar la legalidad de las mencionadas cláusulas del Contrato de Concesión No. 009 de 2010, ya que ello implicaría una vulneración al debido proceso.

Se recuerda que esa garantía constitucional fundamental implica que las peticiones a la Administración de Justicia se canalicen a través del juez natural y del medio de control indicado para esos fines. Ni lo uno ni lo otro se cumplirían en este caso, debido a que el inconformismo que pueda tener el contratista frente a esas cláusulas debe plantearse ante el juez del contrato estatal y en ejercicio del medio de controversias contractuales.

Además, el objeto del medio de control de reparación directa es determinar la responsabilidad que le pueda caber a una entidad pública o a un particular en ejercicio de funciones administrativas, por las acciones, omisiones, operaciones administrativas, en fin por las actuaciones que se producen al margen de cualquier relación contractual, siendo esta la razón por la cual la responsabilidad estatal en estos casos es extracontractual.

4. De la responsabilidad extracontractual de la Administración en materia de accidentes de tránsito

La responsabilidad extracontractual de la Administración se gobierna por lo dispuesto en el artículo 90 de la Constitución, que en lo pertinente enseña: "*El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.*". Así, habrá lugar a

declarar la responsabilidad patrimonial del Estado siempre y cuando concurren dos elementos fundamentales: El daño antijurídico y la imputabilidad del mismo.

El daño antijurídico, como bien lo indica su nombre, corresponde al menoscabo a un derecho jurídicamente protegido. Se produce cuando su afecta la esfera patrimonial de un sujeto, bien sea en la parte material o inmaterial. Esto es, cuando la merma ocurre a nivel del daño emergente o lucro cesante, o cuando la afectación tiene lugar en el plano moral, psicológico o psicofísico. Además, el daño se caracteriza por ser cierto, actual, personal y no eventual, lo que lleva a afirmar que no es indemnizable el daño hipotético o no probado.

Sin embargo, la nota más sobresaliente del daño antijurídico es su insoportabilidad. Esto equivale a decir que algunos daños deben ser tolerados por los asociados, mientras que frente a otros no se tiene el deber jurídico de soportarlos. Los últimos son los denominados daños antijurídicos, cuyos efectos el afectado no tiene el deber jurídico de asumir, y en caso de producirse tiene legítimo derecho a recibir una indemnización.

Por su parte, la imputabilidad hace referencia a que el daño puede atribuirse a la entidad pública demandada. Esto generalmente ocurre por acción o por omisión. Lo primero sucede cuando la Administración ejerce una acción en cuyo desarrollo se causa un daño a una persona, es decir se trata de una conducta activa o dinámica. Y, lo segundo se produce cuando el ente demandado deja de actuar, pese a que normativamente tiene el deber de hacerlo, es ese incumplimiento funcional el que puede llevar a que se le impute el daño derivado de esa inejecución.

Sobre el particular, a su vez debe tenerse en cuenta la diferenciación sobre la imputación del riesgo excepcional de la actividad peligrosa en los dos ámbitos de responsabilidad extracontractual, civil y administrativa, en los siguientes términos:

“(…) Como lo reconoce de manera expresa la Sala, si se predica la peligrosidad de la actividad (v.gr. transporte de energía, así como de la estructura mediante la cual se desarrolla la misma (v.gr. redes e instalaciones de alto voltaje), no cabe duda acerca de la posibilidad de abordar el análisis de imputación, con empleo del título jurídico del riesgo excepcional, toda vez que el daño así producido será el resultado de la materialización del desbordamiento de los estándares del riesgo permitido, por cuanto el detrimento se acarrea por el rompimiento de las cargas



públicas en la medida que la persona o personas afectadas, son sometidas a un riesgo anormal y excepcional diferente al que deben tolerar, en el diario vivir. **En el ámbito de la responsabilidad civil extracontractual, la doctrina mayoritaria ha reconocido la imposibilidad de imputar la responsabilidad al guardián del comportamiento, cuando de los supuestos fácticos se desprende que el daño se origina en la estructura misma de la cosa, o de los elementos a través de los cuales se desarrolla la actividad; no sucede lo propio en sede de la responsabilidad extracontractual de la administración pública, toda vez que, si el Estado es el guardián del comportamiento o de la actividad peligrosa, es porque se está frente a la prestación de un servicio público o actividad estatal y, por lo tanto, no se puede liberar de su responsabilidad en relación con los hechos, máxime si el daño es producto de la concreción de una actividad de alto riesgo, tal como lo es la producción, distribución y comercialización de la energía eléctrica u otros similares.** En efecto, en tratándose de la responsabilidad extracontractual del Estado, no es posible excluir la imputación del resultado, en aquellos eventos en que se tenga una **guarda compartida** de la cosa o de la actividad peligrosa, como quiera que, en estos supuestos, la administración pública debe ser juzgada bajo el amparo del artículo 90 de la Constitución Política y, por lo tanto, deberá reparar el daño de manera integral para luego repetir, si es del caso, en contra de la persona o personas que tenían la guarda material compartida del factor o elemento de riesgo. Así las cosas, en eventos en que se juzgue la responsabilidad patrimonial de la administración pública, donde se aprecie la existencia de una guarda acumulativa entre dos o más sujetos, uno de los cuales sea el aparato estatal, no se podrá excluir el deber de reparación integral, bien porque el Estado sea el guardián de la estructura o del comportamiento, dado que en estas situaciones la administración, en su calidad de controladora de la cosa o de la actividad, estará obligada a la reparación del perjuicio. (...)” ²⁴ (Negrilla fuera del texto)

El Consejo de Estado ha precisado que los daños provocados en ejercicio de la conducción de vehículos, por tratarse de una actividad peligrosa, debe analizarse desde el punto de vista de la responsabilidad objetiva, bajo el título de la teoría del riesgo, en los siguientes términos:

“(…) La jurisprudencia de esta Corporación adoptó un nuevo criterio en torno a dicho régimen, para concluir que en estos eventos no es necesario que se pruebe la existencia de una falla del servicio y resulta irrelevante que se presuma la misma, puesto que opera un régimen de responsabilidad objetivo que implica, de un lado, que el demandante sólo tiene que probar la existencia del daño y el nexo de éste con el servicio, es decir, que el daño sufrido se originó en el ejercicio de la actividad peligrosa a cargo de la entidad demandada; en esa medida, no basta que ésta pruebe que obró con diligencia y cuidado, puesto que ello resulta insuficiente, y sólo se podrá exonerar de responsabilidad en tales casos probando la existencia de una causa extraña, como la fuerza mayor o el hecho exclusivo y determinante de la víctima o de un tercero. La conducción de aeronaves, al igual que ocurre con otras actividades tales como la manipulación de armas de fuego, la conducción de energía eléctrica o la conducción de vehículos automotores es considerada una actividad peligrosa, de manera que al demandante le basta acreditar que la actividad peligrosa fue la causa del daño cuya reparación solicita, al paso que la entidad demandada para exonerarse de responsabilidad deberá

²⁴ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia 13 de agosto de 2008. Consejero Ponente: Enrique Gil Botero. Exp. 76001-23-31-000-1996-02334-01(17042). Demandante: Stella Castaño Franco Demandado: Corporación Autónoma Regional del Cauca C.V.C.

Reparación Directa
Radicación: 110013336038201300449-00
Actores: Rafael Uribe Rodríguez y Otros
Demandado: Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de la Movilidad y otros
Fallo de primera instancia

demostrar la existencia de una causal de exoneración, esto, siempre que las pruebas obrantes en el plenario no evidencien la presencia de una falla en la prestación del servicio, pues, si ello es así, el juez no tendrá otra alternativa que declararla, porque de esa manera la jurisdicción ejerce una función de control del ejercicio de la Administración. (...)”²⁵

4.- Asunto de fondo

Las señoras Adriana Patricia Uribe Garzón y Claudia Marcela Uribe García, los señores Rafael Uribe Rodríguez y Néstor Julián Uribe Garzón y el menor Rafael Steven Uribe Guerrero, promovieron demanda de reparación directa contra Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de la Movilidad, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. y la empresa de transporte Consorcio Express S.A.S., con la finalidad de que sean declarados administrativamente responsables de los perjuicios sufridos por los actores el día 10 de julio de 2013 con ocasión al fallecimiento del señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.), cuando fue atropellado por el vehículo de servicio público VEP-563, a la altura de la calle 91 Sur N° 8 B – 24 de la ciudad de Bogotá D.C., por presuntamente haber fallado el sistema de frenos del precitado automotor.

En ese orden de ideas, se hace necesario determinar si las demás entidades demandadas, Empresa de Transporte Tercer Milenio Transmilenio S.A., y la sociedad Consorcio Express S.A.S., son solidariamente responsables del deceso del señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.), como consecuencia de haber sido arrollado por el bus de placas VEP-563 de propiedad de ésta empresa de transporte²⁶ y conducido por el señor Anyer Fernando Murillo Camelo²⁷.

4.1. De la responsabilidad extracontractual administrativa de la Empresa de Transporte Tercer Milenio Transmilenio S.A.

Los demandantes sostienen que el lamentable suceso es atribuible a la Empresa de Transporte el Tercer Milenio Transmilenio S.A., en virtud del nuevo modelo de transporte denominado Sistema Integrado de Transporte Público²⁸, por considerar que omitió la obligación de verificar que los buses y

²⁵ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección A. Sentencia 6 de diciembre de 2017. Consejera Ponente: Martha Nubia Velásquez Rico. Exp. 63001-23-31-000-2004-00149-01(36856)

²⁶ Según Certificado de Tradición del vehículo VEP563 obrante a folio 260 del Cuaderno 8

²⁷ Según Informe Policial para Accidentes de Tránsito N° A 1304464 obrante a folio 7 a 19 del Cuaderno 1

²⁸ Artículo 3° del Decreto 319 de 2006. Plan Maestro de Movilidad: SITP: El sistema integrado de transporte público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la

busetas del SITP tuvieran las condiciones mecánicas exigidas para el transporte público de pasajeros, y que los conductores tuvieran la suficiente experiencia y capacidad para conducir un bus de transporte público de pasajeros. A su vez, arguye que las demandadas, como integrantes del Sistema Integrado de Transporte SITP deben responder en forma mancomunada y solidaria, con base en que el servicio público que prestan corresponde a una actividad peligrosa, por desarrollarse a través de la conducción de vehículos automotores.

El Despacho no evidencia que en la demanda se invoque la aplicación del régimen de responsabilidad subjetivo por falla del servicio, lo que faculta a este estrado a analizar la responsabilidad endilgada desde el punto de vista objetivo, bajo el título de riesgo excepcional, comoquiera que, como se anotó, es el título de imputación aplicable en los casos de daños causados por el ejercicio de actividades peligrosas, como lo es la conducción de vehículos²⁹, y a su vez resolver las defensas planteadas por el mandatario judicial de la Empresa de Transporte Tercer Milenio Transmilenio S.A.

Para la prosperidad de las pretensiones, por responsabilidad objetiva le asiste al demandante la carga de acreditar la ocurrencia del daño antijurídico y la existencia del nexo causal entre este y las acciones u omisiones atribuibles a la Administración, es decir que el daño le sea imputable.

Según las pruebas documentales, el daño se materializó en el fallecimiento del señor Carlos Alberto Uribe Garzón, demostrado a través del certificado de defunción³⁰, de la certificación de la Fiscalía 9ª Delegada de la Unidad de Delitos contra la Vida y la Integridad Personal³¹, del Informe Policial para Accidentes de Tránsito N° A 1304464³² y del Informe de Necropsia del 11 de julio de 2013³³.

organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

²⁹ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección B. Sentencia 24 de Noviembre de 2017. Consejero Ponente: Danilo Rojas Betancourth. Exp. 54001-23-31-000-2001-00672-01(41130). “(...) La Sección Tercera del Consejo de Estado en pleno señaló que, así como la Constitución Política de 1991 no privilegió ningún régimen de responsabilidad extracontractual en particular, tampoco podía la jurisprudencia establecer un único título de imputación a aplicar a eventos que guarden ciertas semejanzas fácticas entre sí, ya que éste puede variar en consideración a las circunstancias particulares acreditadas dentro del proceso y a los parámetros o criterios jurídicos que el juez estime relevantes dentro del marco de su argumentación. (...)”.

³⁰ Folios 21 y 22 del Cuaderno I

³¹ Folios 43 del Cuaderno I

³² Folio 11 del Cuaderno I

³³ Folios 225 a 228 del Cuaderno 8

Reparación Directa
Radicación: 110013336038201300449-00
Actores: Rafael Uribe Rodríguez y Otros
Demandado: Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de la Movilidad y otros
Fallo de primera instancia

Así, de acuerdo con el Informe Policial para Accidentes de Tránsito N° A 1304464³⁴ y el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito³⁵, se tiene que el día 10 de julio de 2013 el vehículo de placas VEP-563 circulaba en sentido de Oriente – Occidente por la Calle 91 sur en la intersección con la Avenida Vía al Llano, cuando el automotor ganó velocidad por las características de la vía y luego de comprimir la suspensión, hizo que el bus saltara, rebotara y cruzara toda la carrera 8 B y retomara la calle 91 Sur, lo que produjo que impactara violentamente a cuatro automóviles de placas XKG810, SGS404, BTB238 y SIS573, de los cuales como producto del impacto, el último de los rodantes mencionados colisionó al peatón Carlos Alberto Uribe Garzón³⁶ (q.e.p.d.), a quien arrojó contra los postes de energía eléctrica aledaños, según se observa la ubicación del cuerpo del occiso en las fotografías contenidas en el último en mención³⁷.

De dichas documentales, se hace necesario resaltar que el Informe Policial de Accidente de Tránsito N° A 1304464³⁸ hace alusión como posible hipótesis a una falla en el sistema de frenos del vehículo de placas VEP-563, lo cual fue desvirtuado con el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito N° 2406 realizado por CESVI COLOMBIA S.A., pues después de realizar una inspección técnica a dicho rodante, y luego de efectuar un análisis físico y matemático de la mecánica de la colisión, concluyó que los impactos de dicho rodante fueron producto del exceso de velocidad por parte del conductor, por cuanto transitaba a una velocidad de 139 kms/hora.

Sobre el particular, del Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito N° 2406³⁹ sobresalen las siguientes conclusiones:

“(…) 7. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS FÍSICO Y MATEMÁTICO

Las conclusiones de este informe, se basan completamente en el análisis realizado por Cesvi Colombia y la información objetiva con que se contó para la realización del caso.

³⁴ Folio 11 del Cuaderno 1

³⁵ Folios 125 a 290 del Cuaderno 2

³⁶ Si bien no está completamente clara la forma en que se produjo el deceso de Carlos Alberto Uribe Garzón, de acuerdo con el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito Caso No. 2406, elaborado por el Centro de Experimentación y Seguridad Vial Colombia – CESVI, ello pudo suceder así: “6. A partir de la trayectoria del vehículo 3 (Microbús) después del impacto seguida según la evidencia y posiciones finales, se determina que es posible que sea este vehículo que en su trayectoria de traslación y rotación impacte al peatón involucrado en el accidente.” (fl. 270 C. 2).

³⁷ Folios 162 y 170 del Cuaderno 2

³⁸ Folio 7 a 8 del Cuaderno 1

³⁹ Folios 124 a 290 del Cuaderno 2



Reparación Directa
Radicación: 110013336038201300449-00
Actores: Rafael Uribe Rodríguez y Otros
Demandado: Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de la Movilidad y otros
Fallo de primera instancia

1.- En la mecánica de colisión del accidente se determina la presencia de dos eventos separados una distancia del orden de 800 metros.

2.- A partir del análisis y de la velocidad de circulación del vehículo 2 (Bus SITP) al momento del impacto con el vehículo 1 (Automóvil), es posible que el vehículo descienda la distancia del orden de 800 metros libremente sin presentar algún tipo de detención por medio convencionales (frenos) o ante un elemento rígido.

3.- A partir de la consideración de detención de los vehículos en el primer evento, antes de cruzar la autopista al llano, se determina que el vehículo 2 (Bus SITP) impacta al vehículo 4 (Buseta) a una velocidad del orden de 60 Km/h.

4.- Según versiones de personal del SITP, el vehículo debe circular a una (sic) régimen de velocidad mínimo en proximidad a los paraderos para este caso en el N° 8, ubicada 127 metros antes del impacto con el vehículo 4 (Buseta), a partir del análisis físico se determinan que esta distancia con las características de inclinación aproximada pueden conllevar a la generación y aceleración de la velocidad aproximada de vehículo 2 (Bus SITP) al momento del primer impacto.

5.- Considerando la geometría de la vía existente entre los dos eventos evaluados, se determina la velocidad que puede llegar a alcanzar el vehículo 2 (Bus SITP) en una bajada libre del orden de 139 km/h, al momento del impacto con el vehículo 3 (Microbús).

6.- A partir de la trayectoria del vehículo 3 (Microbús) después del impacto seguida según la evidencia y posiciones finales, se determina que es posible que sea este vehículo que en su trayectoria de traslación y rotación impacte el peatón involucrado en el accidente.

7.- En la inspección a la vía fue posible evidenciar que existe una señal que advierte sobre la geometría e inclinación de la vía, sin embargo se encuentra en la zona del segundo evento.

8.- A partir de la ruta asignada para el vehículo 2 (Bus SITP), se determina que dicho vehículo realiza la ruta y cruzó por un total de 8 Paraderos antes de presentarse el impacto con el vehículo 4 (Buseta).

9.- El recorrido previo a la zona del primer evento por parte del vehículo 2 (Bus SITP) establece cambio a 90° entre calles y carreteras y detenciones, indicando un buen funcionamiento e (sic) elementos de frenado en esta sección de la ruta.

(...)

8. CONCLUSIONES GENERALES

1.- A partir de la inspección técnica realizada al vehículo objeto del análisis se determina que el automotor no presenta afectación física en sus componentes mecánicos que puedan conllevar a la pérdida de frenos del vehículo.

2.- A partir de la inspección técnica realizada se determinó que los daños observados en la estructura de los elementos del sistema de frenos son producto del accidente.

3.- No existen elementos que permitan determinar la causa que impide que el conductor del vehículo realice maniobras de detención en vista de que los elementos del sistema de frenos no presenta avería que coincida con un daño previo al impacto en el primer evento.

Sede Judicial del CAN - Carrera 57 No. 43-91 Piso 5°
Correo: admin38bta@cendoj.ramajudicial.gov.co
Bogotá D.C.

Reparación Directa
Radicación: 110013336038201300449-00
Actores: Rafael Uribe Rodríguez y Otros
Demandado: Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de la Movilidad y otros
Fallo de primera instancia

4.- Dentro de la inspección realizada al vehículo no se encuentra alguna falla en el sistema que impida desde la posición del conductor, realizar algún tipo de maniobra de detención, previo al primer y segundo evento.

5.- A partir del análisis se determina que al momento del impacto con el vehículo 3 (Microbús), el vehículo 2 (SIPT) circula a una velocidad mínima de 87 Km/h, en exceso de velocidad indicando que no existen maniobras de detención previas por parte del conductor.

6.- Las condiciones de velocidad del vehículo (SIPT) en el segundo evento y las características de la zona del accidente determinan la posibilidad de que el vehículo 2 (SIPT) circule en un movimiento libre desde el primer evento. (...)»⁴⁰

Con apoyo en lo anterior, emerge con claridad que el sistema de frenos del vehículo de placas VEP 563 se encontraba en buen estado y presentaba buen funcionamiento al momento de ocurrir el siniestro, lo que desvirtúa la hipótesis consignada en el Informe de Accidente de Frenos por el agente de policía Carlos Arturo Villalobos en audiencia del 8 de agosto de 2017⁴¹, pues la avería que percibió el agente de tránsito fue producto de los múltiples impactos sufridos por el rodante.

Una vez clarificadas las circunstancias que rodearon el evento causante del daño, corresponde determinar si es atribuible a la Empresa de Transporte Tercer Milenio Transmilenio S.A.

En ese orden, de los elementos probatorios sobresalen las copias de: i) El Contrato de Concesión N° 009 de 2010⁴², del Informe Policial para Accidentes de Tránsito N° A 1334464⁴³; ii) el Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte Público⁴⁴; iii) la Inspección Técnica de Vehículos del Automotor de placas VEP-563 practicada el 30 de junio de 2013⁴⁵, iv) el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito⁴⁶, y v) la carpeta del conductor Anyer Fernando Murillo Camelo⁴⁷.

De estos elementos de prueba se tiene que en virtud del negocio jurídico contenido en el Contrato de Concesión No. 009 de 2010, la Empresa de Transporte Tercer Milenio Transmilenio S.A., por disposición legal del artículo 8° del Decreto 309 de 2009, concordante con el numeral 4° del artículo 3° del

⁴⁰ Folios 269 a 272 del Cuaderno 2

⁴¹ Folio 236 a 292 del Cuaderno 2

⁴² Folios 309 a 409 del Cuaderno 3

⁴³ Folios 7 a 19 del Cuaderno 1

⁴⁴ Folios 12 a 121 del Cuaderno 3

⁴⁵ Folios 122 a 123 del Cuaderno 3

⁴⁶ Folios 127 a 290 del Cuaderno 3

⁴⁷ Folios 293 a 308 del Cuaderno 3

Acuerdo 4 de 1999, dio en concesión la explotación preferencial y no exclusiva de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema SITP, a la sociedad Consorcio Express S.A.S.

De manera que del clausulado pactado en el Contrato de Concesión N° 009 de 2010, entre las obligaciones a cargo del concesionario, se aprecia que la sociedad Consorcio Express S.A.S., asumió la obligación de adquirir una flota nueva y usada⁴⁸; asimismo, se pactó poner a disposición del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP, los vehículos requeridos para la operación de los servicios⁴⁹.

De igual forma, en dicho Contrato de Concesión, fue pactado que las empresas operadoras deben ser las propietarias de la Flota a su cargo o contar con un esquema que garantice el Control Total de la misma.

Lo anterior, se traduce en que la prestación del servicio público de transporte de pasajeros recae únicamente en las empresas operadoras, a través del desarrollo de concesiones, de modo que la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., no tiene el control y la custodia los vehículos automotores que prestan el servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros. Máxime, que de acuerdo con lo regulado en el numeral 6° del artículo 3° del Acuerdo 004 de 1999, se dispuso que Transmilenio S.A., no puede ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor por sí mismo o por interpuesta persona, ya que la operación del sistema está contratada con empresas privadas.

En atención a lo cual, es factible efectuar el análisis de la imputación predicada frente a Transmilenio S.A., en el sentido de determinar si existe una guarda compartida del comportamiento del conductor, así como del vehículo de placas VEP-563, para así determinar si existe una responsabilidad solidaria entre las demandadas y resolver de fondo las defensas planteadas por la Empresa de Transporte Tercer Milenio Transmilenio S.A.

Así pues, de lo expuesto por la parte demandante se avizora una argumentación de una guarda compartida entre la Empresa de Transporte Tercer Milenio Transmilenio S.A., y la sociedad Consorcio Express S.A.S., tras

⁴⁸ Cláusula 12 del Contrato N° 009 de 2009

⁴⁹ Cláusula 17.2.1. del Contrato N° 009 de 2009 obrante a folio 317 del Cuaderno 3



considerar que concurren en la prestación del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros en la ciudad de Bogotá, D.C., por integrar el SITP. Así, para resolver dicha hipótesis se debe tener en cuenta el precedente jurisprudencial antes citado, en la medida que se debe analizar si el Estado es el guardián del comportamiento o de la estructura, dado que en estas situaciones la Administración, en su calidad de controladora de la cosa o de la actividad, estará obligada a la reparación de los perjuicios⁵⁰.

Dentro del esquema de transporte denominado Sistema Integrado de Transporte Público SITP los Decretos Distritales N° 319 de 2006 y 309 de 2009, en concordancia con el Acuerdo 4 de 1999, se aprecia que la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., ostenta la titularidad de dicho Sistema y desarrolla su competencia en calidad de ente gestor, por lo que no tiene la calidad de operador de la prestación del servicio público, así como tampoco ostenta la propiedad del bus de placas VEP-563, de lo que emerge con claridad que no tiene la guarda del comportamiento del conductor ni la guarda material de la estructura que presta el servicio, esto es el precitado automotor.

De manera que, en el presente asunto no concurre la guarda compartida de la actividad peligrosa de conducción del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros dentro del esquema distrital del Sistema Integrado de Transporte Público, porque no se trata de un vehículo oficial sino de naturaleza particular dado que la propiedad la ostenta la sociedad Consorcio Express S.A.S.

Si bien el Consorcio Express S.A.S., puso a disposición el vehículo de placas VEP-563 a efectos de cumplir con la concesión pactada, es decir, para prestar el servicio público de transporte masivo urbano, ello no significa que exista una guarda compartida del automotor entre dicho Consorcio y Transmilenio S.A., así como tampoco la material de la actividad desplegada por el conductor, motivos por los cuales no se le puede atribuir la responsabilidad del evento causante del daño.

⁵⁰ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia 13 de agosto de 2008. Consejero Ponente: Enrique Gil Botero. Exp. 76001-23-31-000-1996-02334-01(17042). Demandante: Stella Castaño Franco Demandado: Corporación Autónoma Regional del Cauca C.V.C.



Luego, teniendo en cuenta las facultades otorgadas a Transmilenio S.A., dentro del Sistema Integrado de Transporte Público, no se deriva competencia u obligación legal, de la cual se pueda desprender responsabilidad extracontractual de la Administración por accidentes de tránsito causados por las empresas operadoras del servicio, en razón a que su competencia primordial se contrae a la integración operacional de las mismas, y son ellas las responsables de la prestación del servicio público de transporte, atendiendo la demanda de pasajeros según las directrices y parámetros de calidad operacional definidos en los pliegos de condiciones de las licitaciones y en el reglamento de operación que expida el ente gestor, a cambio de la remuneración definida contractualmente y bajo las condiciones señaladas por el ente gestor del SITP, según lo prescrito en los artículo 9 y 13 del Decreto 309 de 2009.

Máxime que si bien en el Contrato N° 009 de 2010 se pactaron unas cláusulas que exoneran de responsabilidad a Transmilenio S.A., frente a los daños que puedan ocasionar los operadores y concesionarios del sistema, excede de la órbita del Juzgado resolver sobre la legalidad de las mismas, tal como se señaló arriba, por cuanto el medio de control de reparación directa no es el idóneo para decidir tal situación, ni menos entrar a resolver sobre la ineficacia y nulidad de dicho clausulado, pues el presente caso se circunscribe a determinar si el daño es imputable a la entidad por participar en el SITP.

Además, que por disposición legal la empresa TRANSMILENIO S.A., no puede ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor por sí mismo o por interpuesta persona, puesto que la operación del sistema está contratada con empresas privadas, según lo previene el numeral 6° del artículo 3° del Decreto 309 de 2009.

No obstante lo dicho con antelación, el Juzgado considera igualmente que en el *sub lite* tampoco se estructuran las presuntas fallas alegadas por la parte actora, en razón a que si bien en la cláusula 23 del Contrato de Concesión N° 009 de 2010 se estipuló entre otros derechos de Transmilenio S.A., el de realizar la planeación, supervisión, vigilancia y control del Sistema Integrado de Transporte Público SITP, ello no implica la supervisión material y custodia del vehículo automotor de placas VEP-563, sumado a que en ejercicio de dicha facultad se encuentra acreditada que el día 12 de junio de 2013 el Consorcio

de Interventoría SITP realizó Inspección Técnica de Vehículos Usados estableciendo que estaba habilitado para el desarrollo de la operación.

De lo que se concluye, que dicho automotor ingresó al parque automotor para realizar la operación de prestación del servicio público con la previa inspección técnica de Transmilenio S.A., sumado a que dentro del plenario se encuentra incorporado el certificado de revisión técnico-mecánica N° 135640037 con una vigencia comprendida entre el 1° de febrero de 2013 a 1° de febrero de 2014, luego no es factible trasladar el control del riesgo de conducción de vehículos a la Empresa Transmilenio S.A., por la simple circunstancia de ostentar entre otras, la facultad de ejercer inspección de los rodantes, puesto que no tiene la guarda material de los mismos.

Igualmente, la inexistencia de responsabilidad de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., respecto del siniestro a que alude esta demanda, se evidencia por el hecho que el accidente no se originó por una falla mecánica, según quedó probado, sino por una falla humana, debido a que el conductor del bus transitaba, al momento de causarle la muerte al joven Carlos Alberto Uribe Garzón, a una velocidad cercana a los 139 kilómetros por hora, con el sistema de frenos plenamente operativo.

Por ello, si el factor que desató esta tragedia está directa y exclusivamente relacionado con el comportamiento imprudente de Anyer Fernando Murillo Camelo, persona que conducía el bus de servicio público de placas VEP-563, y quien prestaba sus servicios personales para el Consorcio Express S.A.S., es mucho más remota la posibilidad de que se pueda atribuir responsabilidad a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., ya que si no tenía la guarda y cuidado de ese rodante, mucho menos tenía a cargo la función de vigilar la conducta de cada uno de los trabajadores al servicio de ese consorcio.

La función general que le concierne a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., respecto de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público a través de concesionarios, no la puede hacer responsable de cada daño que los operadores causen en ejercicio de la actividad del transporte, pues bajo la teoría de la causalidad adecuada su intervención en el curso causal de este siniestro, no es determinante respecto de la muerte del mencionado joven.



En consecuencia, se declararán probadas las excepciones de mérito formuladas por el apoderado judicial de la Empresa de Transmilenio del Tercer Milenio Transmilenio S.A.

4.2. De la responsabilidad extracontractual administrativa de la Empresa Consorcio Express S.A.S.

Si bien se negarán las pretensiones de la demanda frente a la Secretaría Distrital de Movilidad y la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A., ello no impide que esta Judicatura entre a resolver sobre la responsabilidad extracontractual que los demandantes le endilgan a la sociedad Consorcio Express S.A.S., ya que el fueron de atracción así lo permite.

Sobre el particular el Consejo de Estado ha sostenido lo siguiente:

“(…) La teoría del fuero de atracción, de construcción jurisprudencial, basada en principios generales, fue inicialmente rechazada, aunque luego se aceptó bajo la condición de que se prohiriera sentencia en contra de la persona pública sometida a la jurisdicción contenciosa, para finalmente considerarse, que aún en el evento de que la persona pública sometida a esta jurisdicción no fuera responsable, ésta conservaba la competencia para declarar la responsabilidad de la persona pública o privada atraída, porque dicha competencia se adquiría de forma definitiva y no provisional ni condicionada⁵¹.

Esto porque en razón del principio de *perpetuatio jurisdictionis*, la jurisdicción y la competencia se definen conforme a las normas vigentes a la presentación de la demanda, y se conserva aun cuando ocurran hechos sobrevinientes (art. 21 del C.P.C.). Por lo tanto, el juez que asuma la competencia conforme a esas reglas, debe ser quien resuelva la controversia, a menos que el Legislador modifique dichas reglas durante el trámite del proceso. En tal caso, el cambio de competencia resulta válido por tratarse de normas procesales y, por lo tanto, de aplicación inmediata⁵². (...)”⁵³

⁵¹ Nota de pie de página citada por la Sentencia en cita: “(…) Ha señalado de manera reiterada la Sala que “la competencia asignada a la jurisdicción contencioso administrativa en razón del fuero de atracción no está condicionada al éxito de las pretensiones de la demanda, pues no se trata de una competencia ‘provisional’, ajena al esquema de la teoría del proceso sino que precisamente dicho fuero implica que todas las partes llamadas al proceso puedan ser juzgadas por el mismo juez. Por lo tanto, la competencia subsiste aún en el evento de que sólo resulte responsable la empresa industrial y comercial del Estado pues basta con que exista razón legal y fáctica que justifique la pretensión contra todos los citados al proceso (...)”. Sentencia de 11 de noviembre de 2003, exp. 12.916. En el mismo sentido, sentencias de 21 de febrero de 1997, exp. 9954, de 26 de marzo de 1993, exp. 7476 y de 4 de febrero de 1993, exp. 7506

⁵² Nota de pie de página citada por la Sentencia en cita: “(…) Así lo ha considerado la Sala, entre otras, en providencias de 31 de enero de 2008, exp. 34.185 y 34.592; 30 de enero de 2008, exp. 34.033; de 21 de mayo de 2006, exp. 31.664, entre otras. (...)”

⁵³ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera. Consejera Ponente: Dra. Ruth Stella Correa Palacio. Sentencia del 11 de noviembre de 2009. Exp. 19001212331000199607003-01 (17.380)

Reparación Directa
Radicación: 110013336038201300449-00
Actores: Rafael Uribe Rodríguez y Otros
Demandado: Bogotá D.C. Secretaría Distrital de la Movilidad y otros
Fallo de primera instancia

Con relación a ello, procede el Despacho a determinar si la sociedad CONSORCIO EXPRESS S.A., es responsable del lamentable suceso dada su condición de empresa operadora del servicio público de transporte prestado a través del vehículo automotor de placas VEP-563, el cual dio origen al accidente de tránsito ocasionado el 10 de julio de 2010 que causó la muerte del señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.).

De acuerdo con el historial de propietarios registrado en el certificado de tradición, así como del clausulado del Contrato de Concesión N° 009 de 2010, se aprecia que la sociedad Consorcio Express S.A.S., además de ser la propietaria del automotor tipo bus de placas VEP-563 para la época de los hechos, también ostentaba su guarda material, puesto que en virtud de lo pactado en el Contrato de Concesión N° 009 de 2010 se desprende que posee el control y administración de dicho automotor, lo cual es primordial para efectuar el análisis de la responsabilidad que le pueda asistir como consecuencia del desarrollo de las actividades peligrosas de que trata el artículo 2356 del Código Civil, a la cual se ajusta la conducción de vehículos.

El criterio dominante en la teoría del riesgo por la actividad peligrosa de la conducción de vehículos automotores, es que la responsabilidad por los daños que de ello se puedan derivar recae sobre quien al momento de ocurrir el daño tiene la condición de guardián del bien con el que se cumple aquella, calidad que se predica de la persona natural o jurídica que, sea o no su dueño, tiene potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento generador del daño mediante el cual se realiza la actividad peligrosa.

En el caso concreto, se encontró que la sociedad Consorcio Express S.A.S., además de ostentar la propiedad del automotor, tenía bajo su dominio la explotación, mantenimiento y administración, por lo que en el presente asunto no se exonera de la responsabilidad demandada, como pasa a verse a continuación.

La sociedad Consorcio Express S.A.S., dentro del esquema del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, forma parte como empresa operadora habilitada para la prestación del servicio de transporte público masivo urbano, y por ende actúa como única responsable de la ejecución de la operación conforme a las condiciones definidas en los actos administrativos o en los contratos de operación de rutas y servicios.

Sede Judicial del CAN - Carrera 57 No. 43-91 Piso 5°
Correo: admin38bta@ccendoj.ramajudicial.gov.co
Bogotá D.C.



Así pues, de lo estipulado de las cláusulas del Contrato de Concesión N° 009 de 2010, en especial las enumeradas con los ordinales 17.2.1, 17.2.4, 17.2.6, 17.2.8, 17.2.9, 17.2.10, 17.2.12 y 17.4.2, 31, y 86, se constata que dicha sociedad además de asumir el control de la flota, asumió la plena administración de la misma, por lo que se entiende de esta manera que la empresa operadora aquí demandada tenía bajo custodia el bus VEP-563.

De igual manera, el Consorcio Express S.A.S., se comprometió a mantener en condiciones óptimas de funcionamiento, seguridad y limpieza los vehículos, así como los equipos adicionales que se instalen en los autobuses.

En este sentido, se encuentra demostrado que además de ser la propietario, tenía el control del vehículo de placas VEP-563, por integrar la flota que prestaba el servicio de transporte público urbano, a través de la cual desarrolla el objeto del Contrato de Concesión N° 009 de 2010; además, también efectuaba control, administración y mantenimiento preventivo y correctivo de dicho rodante por integrar su flota de buses.

Así pues, desde el momento en que el Consorcio Express S.A., puso a disposición sus vehículos para conformar la flota para efectos de prestar el servicio público objeto de concesión y conducido por uno de sus trabajadores, asumió los riesgos intrínsecos que esa actividad implica.

Sin duda alguna, la sociedad CONSORCIO EXPRESS S.A.S. ostenta la guarda material del vehículo de placas VEP-563, lo que permite determinar la responsabilidad que conlleva por ostentar la propiedad del rodante, la administración y custodia del mismo, puesto que con ello asume los riesgos intrínsecos del ejercicio de la actividad de conducción de automotor, más aun cuando el conductor era empleado de dicha empresa.

En efecto, se observa que la CONSORCIO EXPRESS S.A.S. tenía bajo su dominio la actividad peligrosa de conducción, tanto es así que la persona que conducía dicho rodante, esto es Anyer Fernando Murillo Camelo, fue seleccionado por la empresa para desarrollar dicha labor y a su vez lo capacitó como Operador de Bus Convencional, según se desprende de la certificación de febrero de 2013, en la cual se advierte que aprobó satisfactoriamente los módulos de Manual de Operaciones de Transmilenio S.A., Aspectos Generales del Sistema, Conocimiento del Vehículo, Conducción de Buses Alimentadores,

Manejo Defensivo y Accidentalidad, Conducción para reducir emisiones contaminantes, Relaciones Humanas, Primeros Auxilios y Seguridad⁵⁴.

Por lo tanto, emerge con claridad que el CONSORCIO EXPRESS S.A.S. y el conductor seleccionado por dicha empresa, asumieron los riesgos intrínsecos que conlleva el ejercicio de la actividad peligrosa de conducción, por lo que no es de recibo el argumento esgrimido por el apoderado judicial de aquella sociedad, relativo a que están exonerados de la eventual responsabilidad por configurarse la eximente de responsabilidad de caso fortuito, debido a haberse presentado una falla mecánica en los frenos, en razón a que dicha hipótesis fue desvirtuada probatoriamente a través del Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito N° 2406⁵⁵.

Es claro, que de los elementos probatorios no se vislumbra la configuración de un eximente de responsabilidad de caso fortuito, sino por el contrario se verifica que la causa del accidente recayó en el exceso de velocidad del conductor Anyer Fernando Murillo Camelo, de acuerdo a lo arrojado en los resultados de análisis físico y matemático del vehículo de placas VEP-563 cuando causó el segundo evento de colisión, en el cual le fue segada la vida al señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.).

Lo anterior, tiene fundamento en que el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito N° 2406⁵⁶ desvirtuó la hipótesis planteada por el agente de policía en el Informe de Accidente de Tránsito N° A 1304464, relativa a que la causa del accidente obedeció a una falla en el sistema de frenos, puesto que de la inspección del vehículo, así como de los análisis técnico mecánico de la velocidad empleada, se determinó un exceso de velocidad del conductor:

“5. CONCLUSIONES INSPECCIÓN TÉCNICO A VEHÍCULO

Según la inspección realizada al vehículo CHEVROLET NPR de placas VEP563 en las instalaciones de PATIO 20 DE JULIO de la ciudad de BOGOTÁ y basados en las evidencias encontradas nos permitimos informar sobre esta revisión y diagnóstico sobre cada uno de los componentes:

1. Se realiza la inspección de elementos propios del sistema de frenos del vehículo, a continuación se indican y resume lo encontrado:
 - Pedal de freno: se encuentra en buen estado físico y de funcionamiento, sin embargo la pedalera se encuentra doblada por efectos del impacto delantero sufrido.

⁵⁴ Folio 297 del Cuaderno 2

⁵⁵ Folios 124 a 290 del Cuaderno 2

⁵⁶ Folios 124 a 290 del Cuaderno 2



- Ductos: las mangueras que van desde los largueros del chasis, hacia las cámaras delanteras del sistema de frenos, presenta fractura a nivel del racor de la cámara, posiblemente debido al momento en que el eje se descuelga durante el salto del vehículo.
 - Válvulas: se encontraron en buen estado físico, y no presentaron señales de intervenciones.
 - Tanques de aire: no presentan señales de impacto, daños por arrastre, o perforaciones que puedan afectar el correcto almacenamiento del aire.
 - Sistema de frenos delantero: los elementos mecánicos como bandas y campanas, presentan poco desgaste por uso, hasta tal punto que aún no han sentido de manera homogénea.
 - Sistema de frenos trasero: los elementos mecánicos como bandas y campanas, presentan poco desgaste por uso, hasta tal punto que aún no han sentido de manera homogénea; de acuerdo con pruebas dinámicas e (sic) sistema se encuentra operativo.
 - Los elementos de accionamiento como bielas, cámaras, resorte de recuperación, rodillos, leva, se encuentran en buen estado físico y operativo.
 - Freno de ahogo: se evidenció en buen estado físico, de acuerdo a las pruebas dinámicas con el motor en marcha, este opera correctamente.
 - Compresor: se encuentra en buen estado físico, de acuerdo con la prueba realizada, con el motor en marcha, el compresor se encuentra operativo.
2. De acuerdo con lo anteriormente explicado, se concluye que el sistema de frenos a nivel del tren trasero se encuentra operativo, y en buen estado físico.
3. En el caso del sistema de frenos delantero, los elementos de accionamiento y de fricción se encuentran en buen estado físico, los ductos que van desde los largueros de chasis hasta las cámaras, presentan fractura a nivel del racor de la cámara, que puede coincidir con el descuelgue debido al salto de vehículo en el impacto con el automóvil en el segundo evento.
4. El freno de ahogo del vehículo objeto de estudio, se encuentra en buen estado físico y operativo. (...)”⁵⁷

Aunado a ello, de dicho dictamen se aprecia de los resultados del análisis físico y matemático de la mecánica de colisión lo siguiente:

“6.2.2. Análisis Físico y matemático de la velocidad del vehículo

Con las condiciones iniciales de la ruta del vehículo, así como las variables de distancia, velocidad y aceleración, se determina a partir de las bases de la mecánica del movimiento, la variación de velocidad que puede experimentar el vehículo al ser expuesto al tramo en inclinación⁵⁸:

(...)

⁵⁷ Folio 226 a 227 del Cuaderno 2

⁵⁸ Folio 237 del Cuaderno 2



En relación a las fuerzas que actúan sobre el vehículo al ser un movimiento libre se determina la aceleración que experimenta por el tramo de vía en descenso⁵⁹.

(...)

El análisis por segmentos determina la variación de la velocidad del vehículo, en los tramos determinados, y hasta la ubicación del segundo evento, determinando que tan solo por acción de la fuerza gravitacional y de la inclinación de los segmentos, el vehículo 2 (Bus SITP) después de sortear una distancia del orden 806 metros, puede alcanzar una velocidad de **139.3 Km/h**, en la zona del impacto con el vehículo 1 (Automóvil)⁶⁰.

Lo anterior determina que si la velocidad con la que parte el vehículo 2 (bus SITP) desde la zona del primer evento es mayor a 0 Km/h, la velocidad determinada al momento de impacto con el vehículo 1 (Automóvil) en el segundo evento debe ser superior a 139.3 Km/H⁶¹.

(...)

Lo anterior determina que producto del impacto, el vehículo 3 (Microbús) es forzado a un movimiento de traslación y rotación, hasta su posición final; es posible que durante esta trayectoria y circulación sobre la acera se genere el impacto con el peatón; se indica una segunda huella de arrastre que se proyecta desde la ubicación del árbol hasta la posición final de microbús, indicando la proyección y cambio en orientación desde el árbol hasta la zona registrada como posición final en el centro de la vía⁶².

(...) **6.3.3 EVENTO 2: ANÁLISIS DE VELOCIDAD**

En el análisis realizado al considerar el tramo recorrido por el vehículo 2 (Bus SITP) antes del segundo evento se determina una velocidad mínima del vehículo 2 (Bus SITP) en el orden de 139 Km/h, mayor al valor determinado al momento del impacto con el vehículo 3 (Microbús), esta diferencia indica la energía absorbida en los vehículos⁶³.

(...) **6.6. SECUENCIA SEGUNDO EVENTO SEGÚN VIDEO**

Dentro de la investigación realizada fue posible encontrar la noticia en un medio de comunicación local en el que muestra la secuencia del impacto 3, entre los vehículos (Bus SITP) y 1 (Automóvil); lo particular de esta secuencia es la proyección y elevación a la que se ve expuesto el vehículo 2 (Bus SITP), debido principalmente al cambio de inclinación de la calle 91 sur, con carrera 8, junto con la velocidad de circulación que según análisis se encuentra sobre los 139 KM/h⁶⁴. (...)"

Sin duda alguna, se evidencia que si bien el agente de policía Carlos Arturo Villalobos en su Informe de Policía refirió a una posible falla de frenos, lo cierto es que las averías por él declaradas en audiencia del 8 de agosto de 2017⁶⁵ e interrogadas por los apoderados judiciales, no se probó que existieran antes de la ocurrencia del accidente.

⁵⁹ Folio 237 del Cuaderno 2

⁶⁰ Folio 239 del Cuaderno 2

⁶¹ Folio 239 del Cuaderno 2

⁶² Folio 244 del Cuaderno 2

⁶³ Folio 249 del Cuaderno 2

⁶⁴ Folio 265 del Cuaderno 2

⁶⁵ Folio 240 y Audio de la Audiencia entre minutos 1:50:00 a 2:11:30

Pues en efecto, está probado que previo a las diferentes colisiones el sistema de frenos se encontraba en buen estado y en adecuado funcionamiento, y que a partir de la inspección técnica realizada, se determinó que los daños observados en la estructura de los elementos del sistema de frenos son producto del accidente. Veamos:

“(...) 8. CONCLUSIONES GENERALES

8.- A partir de la inspección técnica realizada se determinó que los daños observados en la estructura de los elementos del sistema de frenos son producto del accidente.

9.- No existen elementos que permitan determinar la causa que impide que el conductor del vehículo realice maniobras de detención en vista de que los elementos del sistema de frenos no presenta avería que coincida con un daño previo al impacto en el primer evento. (...)”⁶⁶

En ese contexto, es claro que la causa determinante del evento dañino fue el exceso de velocidad del conductor Anyer Fernando Murillo Camelo, puesto que superó los límites establecidos en el artículo 106 de la Ley 1239 de 2008, prescrito en los siguientes términos:

“(...) ARTÍCULO 1o. El artículo 106 del Código Nacional de Tránsito quedará así:

“Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora.

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora. (...)”⁶⁷

Efectuada la valoración probatoria del Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito N° 2406⁶⁸, con los resultados del análisis físico y matemático se prueba que el conductor Anyer Fernando Murillo Camelo en el segundo evento alcanzó una velocidad de 139Km/h, lo que a todas luces evidencia que excedió en mucho los límites establecidos en la norma en cita.

Es indiscutible el exceso de velocidad con el que conducía el señor Anyer Fernando Murillo Camelo, que causó varias colisiones a cuatro automotores, entre los cuales originó que el microbús de placas SIS-573 impactara al peatón

⁶⁶ Folios 269 a 272 del Cuaderno 2

⁶⁷ Ley 1239 de 2008, artículo 1°

⁶⁸ Folios 124 a 290 del Cuaderno 2



Carlos Alberto Uribe Garzón⁶⁹ (q.e.p.d.), a quien arrojó contra los postes de energía eléctrica aledaños, según se observa por la ubicación del cuerpo del occiso en las fotografías contenidas en el último en mención⁷⁰.

Además, es a la empresa operadora a quien se le puede atribuir la maniobra del conductor por cuanto es de pleno conocimiento que compartió la guarda y custodia del vehículo de placas VEP-563, tan así que durante el evento causante del daño estaba prestando el servicio de transporte masivo SITP, por lo que el exceso de velocidad compromete la responsabilidad de aquella sociedad.

Así las cosas, la sociedad Consorcio Express S.A.S., es responsable del accidente en el que perdió la vida, entre otras personas, el joven Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.), porque sucedió en el ámbito de la actividad peligrosa de conducción de vehículos automotores ejercida bajo su dirección y control, y porque el bus con el que se causó la tragedia era manejado por uno de sus conductores.

Por lo anterior, el Despacho declarará la responsabilidad patrimonial de la sociedad **CONSORCIO EXPRESS S.A.S.**

5.- Indemnización de perjuicios

5.1. Perjuicios inmateriales

Perjuicios morales por muerte

En vista de la responsabilidad deprecada en contra del **CONSORCIO EXPRESS S.A.S.**, se hace necesario abordar el estudio de los argumentos esgrimidos unánimemente por el apoderado judicial de dicha sociedad y por su llamada en garantía SEGUROS DEL ESTADO S.A., en lo referente a la cuantificación de la indemnización aquí perseguida, pues objetan principalmente cada uno de los montos demandados concernientes a

⁶⁹ Si bien no está completamente clara la forma en que se produjo el deceso de Carlos Alberto Uribe Garzón, de acuerdo con el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito Caso No. 2406, elaborado por el Centro de Experimentación y Seguridad Vial Colombia – CESVI, ello pudo suceder así: “6. A partir de la trayectoria del vehículo 3 (Microbús) después del impacto seguida según la evidencia y posiciones finales, se determina que es posible que sea este vehículo que en su trayectoria de traslación y rotación impacte al peatón involucrado en el accidente.” (fl. 270 C. 2).

⁷⁰ Folios 162 y 170 del Cuaderno 2

perjuicios morales por considerar que no aparecen probados frente a los demandantes.

Alegan que el menor Rafael Steven Guerrero García, no fue reconocido en vida por el señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.), que la señora Adriana Uribe hace más de dos años reside en España, y que el vínculo para con la señora Claudia Uribe únicamente es paterno, porque no eran hijos de la misma madre.

Ahora bien, en lo atinente a los perjuicios morales el precedente jurisprudencial ha establecido que dicha aflicción se presume frente a los parientes cercanos a la víctima, en los siguientes términos:

“Las reglas de la experiencia hacen presumir que el sufrimiento de un pariente cercano causa un profundo dolor y angustia en quienes conforman su núcleo familiar, en atención a las relaciones de cercanía, solidaridad y afecto, además de la importancia que dentro del desarrollo de la personalidad del individuo tiene la familia como núcleo básico de la sociedad.”⁷¹

Con apoyo de lo anterior, es claro que la naturaleza de los perjuicios morales no exige una carga probatoria diferente a la de acreditar la cercanía o parentesco para con la víctima, de manera que si bien el proceso de filiación extramatrimonial⁷² fue incoado con posterioridad a la fecha de presentación de la presente demanda, aparece probado que en el curso de las diligencias fue incorporada copia auténtica de la Sentencia del 12 de agosto de 2014 proferida por el Juzgado 7º de Familia de esta urbe, en la cual resolvió sobre la paternidad del menor Rafael Steven en los siguientes términos:

“(…) **PRIMERO: DECLARAR** que el señor CARLOS ALBERTO URIBE GARZÓN (fallecido) es el padre biológico del menor RAFAEL STEVEN GUERRERO GARCÍA, nacido en Bucaramanga, Santander, el 25 de diciembre de 1998, por lo anotado en la parte considerativa de ésta sentencia.

SEGUNDO: ORDENAR, como secuela de lo anterior, la corrección del registro civil de nacimiento del aludido menor, donde se hagan constar las declaraciones anteriores. Líbrese el correspondiente oficio con destino al señor Notario 3º del Circuito de Bucaramanga, Santander. (...)”⁷³

⁷¹ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de enero 28 de 2009, Rad: 18073; M.P. Enrique Gil Botero.

⁷² Según consulta en la página web de la Rama Judicial, se desprende que la demanda filiación extramatrimonial fue presentada el 3 de diciembre de 2013 correspondiéndole el conocimiento al Juzgado 7º de Familia de Bogotá, bajo el radicado nº 11001310007201301148 00, ver folios 340 del Cuaderno 8

⁷³ Folio 154 a 159 del Cuaderno 1

Teniendo en cuenta lo anterior, está probado el parentesco entre el menor Rafael Steven Guerrero García para con el señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.), además, también se probó la respectiva filiación de los demás demandantes, con los registros civiles visibles anexados al expediente de las señoras Adriana Patricia Uribe Garzón⁷⁴, Claudia Marcela Uribe García⁷⁵ y de los señores Rafael Uribe Rodríguez⁷⁶ y Néstor Julián Uribe Garzón⁷⁷. Por lo tanto, en lo que respecta a los hermanos de la víctima, el precedente jurisprudencial no hace distinción sobre el grado de hermandad entre ellos si los son por un vínculo materno o paterno, por lo que no son de recibo los argumentos de la demandada frente a este tópico.

En ese orden, el Despacho procede a fijar los montos indemnizatorios, de conformidad con lo demandado y teniendo como base lo establecido por la jurisprudencia del Consejo de Estado. Para la reparación del daño moral, en caso de muerte, la posición unificada de la Sección Tercera del Consejo de Estado⁷⁸, diseñó cinco niveles de cercanía afectiva entre la víctima directa y aquellos que acuden a la justicia en calidad de perjudicados o víctimas indirectas.

La siguiente tabla recoge lo expuesto:

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

⁷⁴ Folio 25 del Cuaderno 1, copia auténtica del Registro Civil de Nacimiento de la señora Adriana Patricia Uribe Garzón
⁷⁵ Folio 26 del Cuaderno 1, copia auténtica del Registro Civil de Nacimiento de la señora Claudia Marcela Uribe García
⁷⁶ Folio 23 del Cuaderno 1, copia auténtica del Registro Civil de Nacimiento del señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.)
⁷⁷ Folio 29 del Cuaderno 1, copia auténtica del Registro Civil de Nacimiento del señor Néstor Julián Uribe Garzón
⁷⁸ Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia de unificación jurisprudencial del 28 de agosto de 2014, exp. 26.251, M.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

Así las cosas, para los niveles 1 y 2 se requerirá la prueba del estado civil o de la convivencia de los compañeros. Para los niveles 3 y 4, además, se requerirá la prueba de la relación afectiva, y finalmente, para el nivel 5 deberá ser probada la relación afectiva.

En ese orden de ideas, se condenará a la sociedad CONSORCIO EXPRESS S.A.S., a pagar, por concepto de perjuicios morales las siguientes sumas de dinero, así:

Para **RAFAEL RODRÍGUEZ URIBE**, en calidad de padre de la víctima⁷⁹, la suma equivalente a CIEN (100) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES, esto es la suma de **SETENTA Y OCHO MILLONES CIENTO VEINTICUATRO MIL DOSCIENTOS PESOS (\$78.124.200.00) M/Cte.**

Para **RAFAEL STEVEN URIBE GUERRERO** en calidad de hijo de la víctima⁸⁰, la suma equivalente a CIEN (100) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES, esto es la suma de **SETENTA Y OCHO MILLONES CIENTO VEINTICUATRO MIL DOSCIENTOS PESOS (\$78.124.200.00) M/Cte.**, para cada una de ellas.

Para **ADRIANA PATRICIA URIBE GARZÓN⁸¹, CLAUDIA MARCELA URIBE GARCÍA⁸², NESTOR JULIAN URIBE GARZÓN⁸³**, en calidad de hermanos de la víctima, la suma equivalente a cincuenta (50) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES, esto es la suma de **TREINTA NUEVE MILLONES SESENTA Y DOS MIL CIEN PESOS (\$39.062.100.00) M/Cte.**, para cada uno de ellos.

5.2.- Perjuicios materiales

5.2.2.- Lucro cesante

⁷⁹ Folio 23 del Cuaderno 1, Registro Civil de Nacimiento del señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.)

⁸⁰ Folios 154 a 162 del Cuaderno 1, correspondientes a las copias auténticas de la Sentencia del 12 de agosto de 2014 del Juzgado 7º de Familia de Bogotá, mediante el cual declara que el señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.) es el padre biológico del menor Rafael Steven Guerrero García.

⁸¹ Folio 25 del Cuaderno 1, copia auténtica del registro civil de nacimiento de la señora Adriana Patricia Uribe Garzón

⁸² Folio 26 del Cuaderno 1, copia auténtica del registro civil de nacimiento de la señora Claudia Marcela Uribe García

⁸³ Folio 29 del Cuaderno 1, copia auténtica del registro civil de nacimiento del señor Néstor Julián Uribe Garzón

Sobre este tópico, la parte demandante afirma que la víctima Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.) al momento de su deceso devengaba unos ingresos económicos equivalentes a \$2.925.000.00., con apoyo en dos certificaciones laborales acompañadas con la demanda, que dan cuenta de lo siguiente:

- i) La librada por “Laurenz” contentiva de la ocupación por él desempeñada como cortador y vendedor con unos ingresos mensuales de \$2.400.000.00, la cual aparece suscrita por Mario Fernando Rodríguez⁸⁴;
- ii) La expedida por el almacén Klaner Sport – Sport Shoes®, a través de la cual señala que aquél laboró como vendedor de calzado deportivo ganando un monto de \$900.000,00 por concepto de comisiones de ventas emanada por el hermano de la víctima Néstor Julián Uribe Garzón⁸⁵.

Frente a ello, la demandada aquí declarada responsable del daño contravirtió lo dicho por el demandante con sustento en: i) que los propios demandantes en sus declaraciones, así como la de los testigos no dieron fe de dicha suma, sino que hicieron alusión a una ocupación de vendedor ambulante; ii) que no aparece probada la dependencia económica del menor Rafael Steven Guerrero García y del señor Rafael Uribe García para con el señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.); y iii) que del análisis del perfil socioeconómico del señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.) hacen énfasis que no estaba en sus posibilidades costear los estudios universitarios del menor Rafael Steven Guerrero García.

En efecto, dichos ingresos fueron ampliamente cuestionados por la contraparte y por la llamada en garantía, en audiencia del 8 de agosto de 2017⁸⁶ con ocasión a la recepción de los interrogatorios de los señores Néstor Julián Uribe Garzón, Rafael Uribe Rodríguez, Claudia Marcela Uribe García, y de los testimonios de los señores Anaís Alzate Flórez y Luis Alonso Álvaro Durán, de los cuales aparece demostrado que no existía una vinculación laboral para con el primero de los mencionados, sino que le suministraba de forma esporádica mercancía de calzado para la venta, así mismo, tampoco emerge con claridad que laborara de forma permanente, por cuanto los familiares de la víctima afirmaron que además de dedicarse a la venta de calzado, efectuaba ventas

⁸⁴ Folio 31 del Cuaderno I

⁸⁵ Folio 52 del Cuaderno I

⁸⁶ Folio 236 a 242 del Cuaderno I



informales en la calle, como la de vender muñecos de harina en los buses o semáforos.

Aunado a ello, de las declaraciones recepcionadas en audiencia del 8 de agosto de 2017, se hace necesario resaltar que el señor Néstor Julián Uribe Garzón a minuto 1:08:15, declaró que su hermano Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.) no lo tenía afiliado al Sistema de Seguridad Social, porque él no trabaja directamente en su taller, sino que le suministraba calzado para venderlo en el madrugón.

Desde esta perspectiva, aquellas certificaciones laborales carecen de convicción, en razón a que las declaraciones hacen constar que el señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.) trabajaba de forma independiente, y de manera esporádica, sumado a que a los declarantes les constaban unos ingresos diarios de forma variable, desvirtuándose de esta manera el mérito probatorio de dichas documentales.

Ahora, al plenario fueron allegados comunicados de la DIAN y de la UGPP que permiten establecer que si bien el joven Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.) pudo ser un agente económico activo, no aparecía como contribuyente del fisco nacional o como cotizante del Sistema de Seguridad Social en Pensiones⁸⁷.

Así pues, está demostrado que el señor Carlos Alberto Uribe (q.e.p.d.)⁸⁸ a la fecha del lamentable suceso no devengaba ingresos que ascendieran a una suma de \$2.925.000, pues contrario a ello, lo que se probó con las declaraciones de sus hermanos y de su padre, es que su ocupación principal era la de ventas informales en la calle, como la de vender muñecos de harina en los buses o semáforos, o de calzado en diferentes días de la semana⁸⁹, o ropa en el Madrugón, por lo tanto sus ingresos no pueden considerarse superiores a un salario mínimo legal mensual.

En ese orden, se presumirá que sus ingresos son al menos de un salario mínimo mensual legal vigente⁹⁰, es decir, la suma de \$781.242 mensuales al día de hoy.

⁸⁷ Folios 264 y 282 a 284 del Cuaderno 8

⁸⁸ Manifestación del declarante Néstor Julián Uribe Garzón a minuto 1:14:00 de la audiencia del 8 de agosto de 2017

⁸⁹ Audiencia del 8 de agosto de 2017, entre minutos 53:00 a 55:00

⁹⁰ Sección Tercera del Consejo de Estado, 6 de junio de 2007, Exp.: 16064, C.P.: Ramiro Saavedra Becerra.

De acuerdo a lo anterior, también se evidencia de las declaraciones que el señor Rafael Uribe Rodríguez a la fecha del fallecimiento de su hijo laboraba en el almacén de calzado de la señora Claudia Marcela Uribe García, y que desde hace cuarenta años desarrolla su ocupación como vendedor de calzado, por lo que en varias oportunidades en su interrogatorio de parte afirmó que él proveía sus propios gastos⁹¹, y que eventualmente sus hijos lo ayudan.

Por lo tanto, de las pruebas referidas no se desprende la dependencia económica del padre RAFAEL URIBE RODRÍGUEZ respecto de su hijo Carlos Alberto Uribe Rodríguez (q.e.p.d.), a su vez de las declaraciones de los testigos NESTOR JULIAN URIBE GARZÓN, ANAÍS ALZATE FLOREZ y LUIS ALONSO ALVARO DURÁN existen serias contradicciones de los cuales, no se tiene certeza que para la época de los hechos, esto es el 10 de julio de 2013, existiera dicho aporte económico, motivo por el cual no hay lugar a reconocer los perjuicios materiales reclamados.

De otro lado, en lo que respecta a la dependencia económica del menor Rafael Steven Guerrero García, de los elementos probatorios aparece demostrado que para la época en que falleció el señor Carlos Alberto Uribe (q.e.p.d.) convivía con él, y según las versiones de sus familiares se encargaba de suministrarle la manutención, los estudios y lo necesario para el colegio, asimismo, aparece que con posterioridad al lamentable suceso del fallecimiento el Juzgado 7° de Familia de Bogotá, lo reconoció como padre biológico del menor, a través de la Sentencia del 12 de agosto de 2014⁹².

Asimismo, teniendo en cuenta que el deceso del señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.) conllevó a la ausencia de ayuda económica que daba a su hijo Rafael Steven Guerrero García, ahora llamado Rafael Steven Uribe Guerrero, el Despacho reconocerá el lucro cesante solicitado por lo dejado de percibir por el menor; no obstante, negará la indemnización solicitada en favor de su padre Rafael Uribe Rodríguez, pues, revisado el material probatorio, no se encuentra demostrada su dependencia económica respecto de aquél.

Es preciso señalar, además, que como el menor solo tiene derecho a lucro cesante hasta que cumplan 25 años de edad, por ser la edad promedio en que se independizan los hijos, pues si bien, al plenario se allegó certificación de

⁹¹ Audiencia del 8 de agosto de 2017, a partir del minutos 1:25:00.

⁹² Folios 154 a 162 del Cuaderno I



encontrarse inscrito en el programa de derecho para cursar en el primer periodo académico del año 2018, dicha documental no es objeto de valoración en el presente asunto, por haberse presentado de forma extemporánea⁹³.

No obstante lo anterior, ello no impide para reconocer el lucro cesante reclamado, puesto que en el *sub-lite*, la prueba testimonial recaudada es uniforme en señalar que el señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.) dedicaba sus ingresos a solventar las necesidades del menor **RAFAEL STEVEN URIBE GUERRERO**, por lo que no son de recibo los argumentos esgrimidos por la contraparte referidos a la imposibilidad de predicar la dependencia económica debido a que sus ingresos provenían de las ventas ambulantes, ya que en el presente caso es aplicable la presunción de dependencia de los hijos respecto de los padres, esto es, hasta los 25 años⁹⁴.

Se tiene entonces que, según el registro civil allegado con el escrito contentivo de la demanda, y posteriormente corregido en virtud a lo ordenado por el Juzgado 7° de Familia de Bogotá⁹⁵, contaban con menos de 25 años para el momento del acaecimiento del hecho dañoso, es decir 14 años de edad.

Así pues, en aplicación al parámetro mencionado se procede a establecer la liquidación de lucro cesante consolidado y futuro, se tomará como base de liquidación el salario mínimo legal mensual vigente al día de hoy.

Sin embargo, para poder fijar el salario base de liquidación del lucro cesante, es preciso tomar en cuenta que la víctima, conforme a la jurisprudencia del Consejo de Estado, destinaria para atender sus gastos personales al menos el 25% de la suma anterior, lo que significa que será el 75% de dicho guarismo el que servirá de base para calcular esta parte de la indemnización. Además, a la cifra en cuestión no se le aplicará el incremento del 25% por prestaciones sociales, pues está probado en el plenario que la víctima no era un asalariado, beneficiario de prestaciones labores; se trataba, por el contrario, de una persona que derivaba sus ingresos económicos de actividades relativas a las ventas ambulantes.

⁹³ Folio 263 del Cuaderno 8

⁹⁴ Ver entre otras, Consejo de Estado; Sección Tercera; Sentencia del 4 de octubre de 2007; Exp. 16058

⁹⁵ Folio 162 del Cuaderno 1, Registro Civil de Nacimiento corregido del menor Rafael Steven Uribe Guerrero

Así las cosas, se tendrá como ingreso base para la liquidación el arriba mencionado, esto es la suma de \$585.932.00, el cual será la base de liquidación a favor del menor **RAFAEL STEVEN URIBE GUERRERO**.

5.2.2.1.- Lucro cesante consolidado

La indemnización por **lucro cesante consolidado** se obtiene a partir de la fórmula financiera que ha sido tradicionalmente utilizada por el Consejo de Estado, así:⁹⁶

Para **RAFAEL STEVEN URIBE GUERRERO**⁹⁷

$$S = Ra \frac{(1+i)^n - 1}{i} \implies S = \$585.932 \frac{(1+0.004867)^{57} - 1}{0.004867} = \$38.383.717$$

5.2.2.2.- Lucro cesante futuro

El Despacho deja sentada una regla desde ya, consistente en que al hijo **RAFAEL STEVEN URIBE GARCÍA** el lucro cesante se reconocerá hasta la edad de 25 años.⁹⁸

$$S = Ra \frac{(1+i)^n - 1}{i(1+i)^n} \implies S = \$585.932 \frac{(1+0.004867)^{69} - 1}{0.004867(1.004867)^{69}} = 34.274.998$$

El resumen de la indemnización que se reconocerá a cada una de los demandantes se condensa en el siguiente cuadro:

Nombre	Perjuicios Morales	Lucro Cesante Consolidado	Lucro Cesante Futuro	Total
Rafael Steven Uribe Guerrero	78.124.200.00	\$38.383.717.00	\$34.274.998.00	150.782.915.00
Rafael Uribe Rodríguez	78.124.200.00			78.124.200.00
Adriana Patricia Uribe Garzón	39.062.100.00			39.062.100.00
Claudia Marcela Uribe García	39.062.100.00			39.062.100.00
Néstor Julián Uribe Garzón	39.062.100.00			39.062.100.00

⁹⁶ En donde **S**: Es la suma que se busca; **Ra**: Es la renta actualizada; **I**: es el interés puro o técnico (anual 0.0048676) y **n**: Es el número de meses que comprende el periodo indemnizatorio (los meses que transcurrieron entre la fecha en que se produjo la muerte del señor Carlos Alberto Uribe Garzón, 10 de julio de 2013 y la fecha de la presente sentencia, lo cual equivale a 57 meses).

⁹⁷ Es el número de meses que comprende el periodo indemnizatorio (los meses que transcurrieron entre la fecha en que se produjo la muerte del señor Carlos Alberto Uribe Garzón (q.e.p.d.), del 10 julio de 2013 y la fecha de la presente sentencia, lo cual equivale a 57 meses.

⁹⁸ En donde **S**: Es la suma que se busca; **Ra**: Es la renta o ingreso mensual; **I**: es el interés puro o técnico (anual 0.0048676) y **n**: Es el número de meses que comprende el periodo indemnizatorio (desde el día de la decisión hasta los 25 años de edad de la menor en este caso 69 meses que le restan a aquella para alcanzar la mencionada edad).

6. Llamamiento en Garantía

En el sub lite **TRANSMILENIO S.A.**, llamó en garantía a **CONSORCIO EXPRESS S.A.S., ALLIANZ SEGUROS S.A., MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., COMPAÑÍA ASEGURADORA DE FIANZA S.A. – CONFIANZA y SEGUROS DEL ESTADO S.A.**, los cuales no serán objeto de análisis en esta providencia, debido a que la responsabilidad extracontractual no se probó respecto de la compañía **TRANSMILENIO S.A.**

Ahora, la firma **CONSORCIO EXPRESS S.A.S.**, llamó en garantía a **SEGUROS DEL ESTADO S.A.**, con fundamento en las siguientes pólizas: (i) Responsabilidad civil extracontractual N° 33-02-101000953; y (ii) Responsabilidad civil extracontractual para vehículos de servicio público pasajeros N° 33-30-101000269.

Se advierte además que dichas pólizas amparan lo siguiente:

i) La póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual vehículos de servicio público pasajeros N° 33-30-101000269:

(...) DETALLE DE COBERTURAS			
DESCRIPCIÓN DEL VEHÍCULO			
ITEM: 230 PLACA: VEP 563 CLASE: BUS-BUSETA MARCHA: CHEVROLET			
SERVICIO: PUBLICO MODELO: 2008			
(...)			
AMPAROS	VALOR ASEGURADO	DEDUCIBLES	
%MINIMO			
EXTRA CONTRACTUAL PASAJEROS			
DAÑOS A BIENES A TERCEROS	60 SMLMV	10.0%	1.0 SMLMV
MUERTE O LESIONES CORPO- RALES A UNA PERSONA	60 SMLMV		
MUERTE O LESIONES CORPO- RALE A DOS O MAS PERSONAS	120 SMLMV		
(...)			
AMPARO PERJUICIOS MORALES	SI AMPARA		
AMPARO LUCRO CESANTE DEL TERCERO AFECTADO	SI AMPARA		
(...)			

3.4. AMPARO DE PERJUICIOS MORALES

PARA EFECTO DE ESTA COBERTURA, **SE GURESTADO**, SE OBLIGA A INDEMNIZAR EL PERJUICIO MORAL QUE SUFRA LA VICTIMA DE UNA LESION PERSONAL CUASA EN ACCIDENTE DE TRANSITO DEL CUAL RESULTE RESPONSABLE CIVILMENTE EL ASEGURADO, IGUALMENTE SE OBLIGA A INDEMNIZAR LOS PERJUICIOS MORALES QUE SUFRAN, EL CONYUGE, EL (LA)

$$(\dots)$$

4. SUMA ASEGURADA PARA EL AMPARO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRATUAL

$$(\dots)$$

EL VALOR INDICADO EN LA CARATULA DE LA POLIZA O SUS ANEXOS AL FRENTE DEL AMPARO DENOMINADO COMO “MUERTE O LESIONES CORPORALES A DOS O MAS PERSONAS “CONSTITUYE EL LIMITE MAXIMO ASEGURADO DESTINAO A INDEMNIZAR A LA MUERTE O LAS LESIONES CORPORALES DE VARIAS PERSONAS PERO SIN EXCEDER INDIVIDUALMENTE Y EN, NINGUN CASO, DEL LIMITE PARA UNA SOLA PERSONA INDICADO EN EL NUMERAL ANTERIOR, INCLUIDO EL 25% DEL SUBLIMITE PARA PERJUICIOS MORALES. (...)”⁹⁹

ii) La póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual P.L.O. No. 33-02-101000953¹⁰⁰:

“(...) RIESGO: 1

ACTIVIDAD: EMPRESA TRANSPORTADORA

DESCRIPCIÓN	AMPARO	SUMA ASEGURADA
PERJUICIO PATRIMONIAL	PREDIOS LABORES	\$8,000,000,000.00
	Y OPERACIONES	\$8,000,000,000.00

DEDUCIBLES: 10 % EL VALOR DE LA PERDIDA – Mínimo: 1,500.000,00 en
PREDIOS LABORALES Y OPERACIONES

TEXTO ACLARATORIO DEL RIESGO:

1- LA COBERTURA

ASEGURADO: CONSORCIO EXPRESS.

VIGENCIA: DESDE LAS 00:00 HORAS DEL 24 DE ABRIL DE 2.013 HASTA 00:00 HORAS DEL 24 DE ABRIL DE 2.014

INTERES ASEGURADO:

INDEMNIZAR AL ASEGURADO ORIGINAL RESPECTO DE SUS RESPONSABILIDADES LEGALES PROVENIENTES DEL DESARROLLO DE SUS ACTIVIDADES EN LA OPERACION (SIC) DE 430 VEHICULOS, CONSISTENTES EN 127 ARTICULADOS Y BIARTICULADOS Y 303 ENTRE BUSES BUSETAS, MICROBUS Y PADRONES.

CONDICIONES:

$$(\dots)$$

1. SE INCLUYE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE VEHICULOS PROPIOS Y NO PROPIOS, EN EXCESO DEL SOAT, Y DE LOS LIMITES DE RC DE LAS PLIZAS (SIC) DE AUTOMOVILES QUE POSEA CADA UNO DE LOS VEHICULOS Y DE LAS PLIZAS (SIC) DE RC EXTRACONTRACTUAL SUSCRITS POR EL ASEGURADO EN VIRTUD DE LOS DECRETOS 1708 DEL 2001 Y NORMAS CONCORDANTES, CON LOS SIGUIENTES LIMITES:

60 SMLMV (COP 35.370.000.), PARA DANOS (SIC) MATERIALES A BIENES DE
TERCEROS, 60 SMLMV (COP 35.370.000.), PARA LESIONES A UNA PERSONA
\$8.000.000.000.oo.

⁹⁹ Folios 31 a 39 del Cuaderno 4

¹⁰⁰ Folios 5 a 14 y 40 a 55 del Cuaderno 4, copias de la póliza de seguro de responsabilidad civil contractual para vehículos de servicio público pasajeros N° 33-31-101000285

(...)

8. SE INCLUYE LUCRO CESANTE SIEMPRE QUE SEA CONSECUENCIA DIRECTA DE UNA LESIÓN (SIC) PERSONAL – CORPORAL O MUERTE DE TERCEROS Y –O COMO CONSECUENCIA DIRECTA DE DAÑOS MATERIALES A BIENES DE TERCEROS, EL LUCRO CESANTE SIN DAÑO FÍSICO, LAS PERDIDAS FINANCIERAS PURAS Y LAS PERDIDAS DE BENEFICIOS SE ENCUENTRAN EXCLUIDOS.

(...) 14. EXCLUSIONES:

m. DAÑO MORAL (...)” ¹⁰¹

Por lo tanto, como los hechos que originaron este proceso, se presentaron en vigencia de las pólizas ya referidas, y teniendo en cuenta que los rubros por los cuales fue objeto de condena el **CONSORCIO EXPRESS S.A.**, surge de la declaratoria de una responsabilidad extracontractual por accidente tránsito causado, emerge con claridad que lo concerniente a los perjuicios morales y lucro cesante se encuentran cubiertos por la póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual vehículos de servicio público pasajeros N° 33-30-101000269, de acuerdo a los límites allí establecidos y conforme a los beneficiarios designados.

Asimismo, en lo que respecta a los perjuicios materiales es evidente que también se encuentran cubiertos por la póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual P.L.O. n° 33-02-101000953, sin embargo, dicha cobertura procede en exceso del SOAT, así como de los seguros de responsabilidad civil que posea el vehículo automotor.

Aunado a ello, se hace necesario destacar que en el presente asunto uno de los apoderados judiciales en la etapa de alegaciones finales¹⁰², expuso que **SEGUROS DEL ESTADO S.A.**, consignó a órdenes del Juzgado 47 Penal del Circuito con Función de Conocimiento de Bogotá la cantidad de \$200.000.000.00 para el proceso penal radicado bajo el número 11001600002820130212000 adelantado por los delitos de homicidio culposo y lesiones personales culposas contra el señor Anyer Fernando Murillo Camelo.

No obstante, efectuada la consulta en la página web de la Rama Judicial respecto de las actuaciones surtidas en el proceso penal N° 11001600002820130212000¹⁰³, si bien se observa el registro de una actuación titulada como “DEPOSITO JUDICIAL” con fecha del 06 de julio de 2017, de la

¹⁰¹ Ibidem

¹⁰² Folio 310 del Cuaderno 8, manifestación realizada por la aseguradora Mapfre Seguros Genrales de Colombia S.A.

¹⁰³ Folios 344 a 345 del Cuaderno 8



cual no se aprecia con claridad la constitución de dicho depósito por dicho monto.

En ese orden, se condenará al llamado en garantía a pagar los respectivos valores asegurados respecto del amparo de las precitadas pólizas, previa deducción de la indemnización pagada a los aquí beneficiarios del proceso penal N° 11001600002820130212000. Asimismo, se le aplicará el deducible mínimo estipulado en dicha póliza, es decir, el 10%, siempre que existiere el remanente para cubrirlo.

7.- Costas

Si bien el artículo 188 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo prescribe que *“la sentencia dispondrá sobre la condena en costas”*, de ello no se sigue necesariamente que ante un pronunciamiento adverso la parte vencida deba ser condenada en costas.

Por tanto, el Juzgado considera que en este caso no hay lugar a imponer condena en costas al **CONSORCIO EXPRESS S.A.S.**, ya que ejerció su derecho de contradicción sin acudir a maniobras reprochables.

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Treinta y Ocho Administrativo Oral – Sección Tercera del Circuito Judicial de Bogotá D.C., administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

F A L L A

PRIMERO: DECLARAR PROBADA la excepción de *Falta de legitimación en la causa por pasiva* propuesta por el Distrito Capital – Secretaría Distrital de Movilidad.

SEGUNDO: DECLARAR PROBADAS las excepciones de mérito formuladas por la Empresa de Transporte Tercer Milenio Transmilenio S.A.

TERCERO: DECLARAR extracontractualmente responsable a la sociedad **CONSORCIO EXPRES S.A.S.**, de los perjuicios sufridos por **ADRIANA PATRICIA URIBE GARZÓN, CLAUDIA MARCELA URIBE GARCÍA, RAFAEL**

Reparación Directa
Radicación: 110013336038201300449-00
Actores: Rafael Uribe Rodríguez y Otros
Demandado: Bogotá D.C. – Secretaría Distrital de la Movilidad y otros
Fallo de primera instancia

URIBE RODRÍGUEZ, NÉSTOR JULIÁN URIBE GARZÓN Y RAFAEL STEVEN URIBE GUERRERO, con motivo de la muerte de **CARLOS ALBERTO URIBE GARZÓN** (q.e.p.d.), ocurrida el 10 de julio de 2013, por el accidente de tránsito causado por el automotor de placas VEP-563.

CUARTO: CONDENAR a la sociedad **CONSORCIO EXPRESS S.A.S.** a pagar a los demandantes las siguientes cantidades de dinero:

A favor de **RAFAEL STEVEN URIBE GARCÍA**, la suma de **CIENTO CINCUENTA MILLONES SETECIENTOS OCHENTA Y DOS MIL NOVECIENTOS QUINCE PESOS (\$150.782.915.00) M/Cte.**

A favor de **RAFAEL URIBE RODRIGUEZ**, la suma de **SETENTA Y OCHO MILLONES CIENTO VEINTICUATRO MIL DOSCIENTOS PESOS (\$78.124.200.00.00) M/Cte.**

A favor de **ADRIANA PATRICIA URIBE GARZÓN, CLAUDIA MARCELA URIBE GARCÍA y NÉSTOR JULIÁN URIBE GARZÓN** la suma de **TREINTA Y NUEVE MILLONES SESENTA Y DOS MIL CIEN PESOS (\$39.062.100.00) M/Cte.**, para cada uno de ellos.

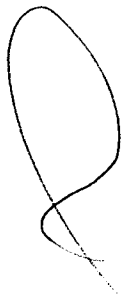
QUINTO: CONDENAR a **SEGUROS DEL ESTADO S.A.**, en virtud de las pólizas arriba mencionadas, a que pague las sumas de dinero a que fue condenado el **CONSORCIO EXPRESS S.A.S.**, en esta providencia, y hasta el monto asegurado, con deducción de lo siguiente: (i) Los pagos que hayan sido cubiertos por el SOAT; (ii) el 10% del valor total de la condena; y (iii) los dineros que hayan pagado a los demandantes con motivo del siniestro materia de este caso en el proceso penal N° N° 11001600002820130212000.

SEXTO: DENEGAR las demás pretensiones de la demanda

SÉPTIMO: Sin condena en costas.

OCTAVO: ORDENAR el cumplimiento de esta sentencia en los términos de los artículos 192 y 195 del CPACA.

Sede Judicial del CAN - Carrera 57 No. 43-91 Piso 5°
Correo: admin38bta@cendoj.ramajudicial.gov.co
Bogotá D.C.



Reparación Directa
Radicación: 110013336038201300449-00

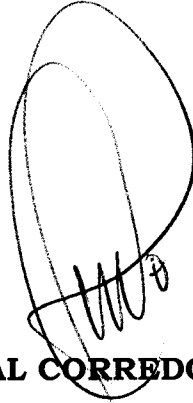
Actores: Rafael Uribe Rodríguez y Otros

Demandado: Bogotá D.C. - Secretaría Distrital de la Movilidad y otros

Fallo de primera instancia

NOVENO: ORDENAR la liquidación de los gastos procesales, si hay lugar a ello. Una vez cumplido lo anterior **ARCHÍVESE** el expediente dejando las anotaciones del caso.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.



ASDRÚBAL CORREDOR VILLATE

Juez 38 Administrativo Bogotá D.C.

