

**LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL DEL ESTADO EN SINIESTROS
VIALES CON CONDUCTORES LESIONADOS O FALLECIDOS QUE NO
CUENTAN CON LICENCIA DE CONDUCCIÓN EN COLOMBIA.**

**THE STATE'S NON-CONTRACTUAL LIABILITY IN TRAFFIC ACCIDENTS
INVOLVING INJURED OR DECEASED DRIVERS WHO DO NOT POSSESS A
DRIVER'S LICENSE IN COLOMBIA.**

JUAN CARLOS MONTOYA GIRALDO¹

Corporación Universitaria Remington

Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas

Especialización en Responsabilidad contractual y extracontractual del estado

Responsabilidad contractual y extracontractual del estado

Año 2026

¹ Abogado egresado de la Corporación Universitaria Remington. Programa Especialización en Responsabilidad contractual y extracontractual del estado. Facultad de ciencias jurídicas y políticas, Corporación Universitaria Remington, correo juan.montoya6990@miremington.edu.co.

Resumen

Conducir un vehículo automotor en Colombia sin haber obtenido la licencia de conducción se ha convertido en un factor determinante y estadístico en los siniestros viales, especialmente cuando estos conductores sufren lesiones o fallecen en las vías nacionales. Corresponde al Estado, a través del Ministerio de Transporte (MinTransporte), la Agencia Nacional de Seguridad vial y a cada ente territorial promover la prevención y aumentar los controles viales en el territorio Nacional, para evitar este tipo de situaciones que incrementan las tasas de mortalidad y lesiones, afectando la calidad de vida de los diferentes actores viales, al estado le queda una responsabilidad por no hacer efectivo los controles viales, su ineficiencia se traduce en tasas mas altas de siniestros viales. El aporte de este trabajo se centra en el estado a través de sus diferentes agencias, Ministerio de Transporte, agencia nacional de seguridad vial y los entes territoriales (Secretarías de Movilidad de los Municipios), efectuaran controles viales eficaces en las vías, detectando conductores que conducen sin haber obtenido la licencia de conducción, contribuirían a disminuir las tasas de siniestros viales disminuyendo lesionados y fallecidos.

Palabras clave

Licencia de conducción, responsabilidad del Estado, responsabilidad extracontractual, culpa exclusiva de la víctima, daño antijurídico y siniestros viales.

Abstract

Driving a motor vehicle in Colombia without a valid driver's license has become a key statistical factor in traffic accidents, especially when these drivers are injured or killed on national highways. It is the responsibility of the government, through the Ministry of Transportation (MinTransporte), the National Road Safety Agency, and each local authority to promote prevention and increase traffic controls throughout the country, in order to prevent such situations that increase mortality and injury rates, thereby affecting the quality of life of various road users. The State bears responsibility for failing to enforce traffic controls effectively; its inefficiency results in higher rates of traffic accidents. The contribution of this study focuses on the State, through its various agencies—the Ministry of Transportation, the National Road Safety Agency, and local authorities (Municipal Mobility Secretariats)—to conduct effective traffic controls on the roads, identifying drivers who are operating vehicles without a valid driver's license. This would help reduce traffic accident rates, thereby decreasing the number of injuries and fatalities.

Key words.

Driver's license, state liability, tort liability, victim's sole fault, tortious harm, and traffic accidents.

Índice

Resumen	2
Abstract	3
Introducción.....	5
Objetivos	5
Objetivo General	5
Objetivos Específicos.....	6
Justificación.....	6
Metodología	7
Marco Teórico	7
El Deber De Vigilancia, Control Y Prevención De Las Autoridades De Tránsito ..	11
Resultado Principal	17
Conclusiones.....	19

Introducción

La responsabilidad extracontractual del Estado en los incidentes viales requiere un análisis significativo, especialmente cuando los conductores involucrados carecen de licencia de conducción, lo que crea una tensión entre el deber del Estado y el incumplimiento de las normas por parte de quienes, en estos sucesos, también terminan siendo víctimas de lecciones o fallecimientos, por lo que es necesario el control efectivo del estado en las vías, su incumplimiento acarrea que en las vías nacionales intervengan actores que ocasionen siniestros viales como son daños a cosas, lesiones personales, fallecimientos, la norma y jurisprudencia han sido reiterativos en describir que quien no cuenta con licencia de conducción no es idóneo para intervenir en el tráfico., si el control del estado fuera efectivo, constante y se tradujera en políticas públicas de prevención vial, la respuesta sería la disminución en las tasas de fallecidos y lesionados en las vías públicas.

Objetivos

Objetivo General

Analizar la responsabilidad extracontractual del estado, por ausencia de controles efectivos en las vías públicas, y su relación con los actores que intervienen sin licencia en las vías públicas., así mismo el análisis de la falla en el servicio del estado, la culpa exclusiva de la víctima o la concurrencia de culpas.

Objetivos Específicos

- Interpretar el contexto legal que rige la responsabilidad del Estado en cuanto a accidentes de tránsito.
- Concluirá cuáles son las consecuencias legales de conducir sin licencia.
- Determinar cómo la conducta de la víctima afecta la asignación de responsabilidad estatal en situaciones de lesiones o muertes.

Justificación

En Colombia, los incidentes viales han cobrado relevancia, siendo un tema crucial para plantear una política clara y eficaz que promueva el uso responsable de automotores en las vías nacionales, partiendo de la necesidad de entender que para hacer uso de dichas rutas llámese troncales, vías principales o secundarias, los actores viales deben de tener un mínimo de conocimientos para transitar por estas, y más aún cuando se tiene entendido que conducir automotores es una actividad peligrosa, que puede generar incidentes viales fatales y que en muchos casos se dan por la falta de obtención de la licencia de conducción o falta de conocimiento de las normas de tránsito. A pesar de que, para expedir una licencia de conducción en Colombia, la ley exige la aprobación de un curso de educación vial y exámenes teóricos, prácticos, médicos, auditivos, visuales entre otros; la realidad que se teje en las vías del país dista de que los responsables de conducir garanticen seguridad y confianza, lo que se traduce en que estos requisitos son insuficientes para demostrar la efectividad en la formación integral de los conductores.

Es pertinente dar a conocer las disposiciones del código civil colombiano, que prescriben la responsabilidad del estado y la responsabilidad de las personas, así

mismo la ley 769 del 2002 (Código Nacional de tránsito) hace obligatorio conducir con licencia de conducción en las vías públicas.

Es oportuno plantear la tensión que se genera o el vacío jurídico que existe entre la responsabilidad del estado, entendido este como la obligación de hacer control efectivo en las vías públicas, y la responsabilidad del ciudadano que decide conducir sin licencia y si esta conducta desplegada liga o vincula inexorablemente al estado en una eventual asignación de responsabilidad., este análisis deberá aportar elementos que determinen claramente, si se trata de una falla en el servicio por parte del estado o la culpa exclusiva de la víctima o una concurrencia de culpas.

Metodología

El estudio se desarrolla bajo un enfoque jurídico-analítico, y técnica de revisión documental, teniendo en cuenta para su fundamentación la normativa nacional, abarcando el Código Nacional de Tránsito terrestre, el Código Civil, la Constitución Política de Colombia, la Jurisprudencia del Consejo de estado, los preceptos constitucionales; cuyo objetivo es realizar un análisis Jurídico en relación a la responsabilidad de las instituciones estatales en cabeza del Ministerio de Transporte, a través de su agencia de seguridad vial, los entes territoriales y de los actores viales que deciden conducir automotores en la diferentes categorías sin haber obtenido la licencia de conducción.

Marco Teórico

Para entender o comprender la responsabilidad extracontractual del estado, se debe tener en cuenta varios criterios sin los cuales es difícil acercarnos a entender la dinámica que conlleva endilgarle responsabilidad al estado, en sus

relaciones con las personas, en su devenir., es preciso analizar sentencias del consejo de estado, conceptos relevantes, interpretar leyes, artículos de las leyes, los cuales nos acercaran a comprender más fácil el desarrollo del trabajo.

La licencia de conducción es un documento público que autoriza a su portador a manejar vehículos en las carreteras del país, dependiendo de la categoría. Para obtenerla, es fundamental saber leer y escribir, tener 16 años o más, asistir a un centro de formación para conductores y aprobar los exámenes de carácter teóricos y prácticos; esto aplica para vehículos privados o de servicio público. Los conductores de vehículos de servicio público deben ser mayores de 18 años y, además de los requisitos mencionados anteriormente, presentar un certificado que indique su aptitud física, mental y motriz para conducir. Este certificado debe ser emitido por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT. También es necesario presentar un certificado que confirme la condición idónea del conductor. A partir del año 2022 ya no es obligatorio portar la licencia físicamente y podrá ser exhibida o consultada por las autoridades de tránsito de forma virtual (código nacional de tránsito terrestre, ley 769 de 2022, artículos 17 y 19).

Su inobservancia, es decir no haberlo obtenido y conducir trae las siguientes consecuencias legales: Multa de 30SMLMV según el artículo 131 de la ley 769 (2002), por su parte el artículo 125 ordena la inmovilización del vehículo y solo podrá ser retirado por una persona con licencia de conducción vigente, es un agravante en un eventual proceso penal, según el artículo 110 de la ley 599 (2000), toda vez que se entiende que no haber obtenido la licencia de conducción no era idóneo y se presume que no se tenía los conocimientos mínimos para guiar vehículos por las

vías públicas., se relaciona con la responsabilidad extracontractual del estado por cuanto es obligación del estado regular la obtención de la licencia de conducción y prevenir que no se conduzca vehículo sin haberlo obtenido.

La constitución Política de Colombia reza que el estado tiene como misión servir a la población, garantizar los deberes y derechos de las personas (Constitución Política de Colombia, 1991, art. 2). Bajo esta perspectiva debe asegurar que los ciudadanos al tomar parte como actores viales, y para el caso concreto como conductores de automotores que intervienen en las vías públicas del territorio, lo hagan con el cumplimiento el mínimo de requisitos legales, es decir que porten una licencia de conducción vigente y valida, esto brinda seguridad y garantiza que el ciudadano ha realizado el curso de formación vial, los exámenes médicos que exigen y certifican las escuelas de conducción para garantizar que quien porta dicha licencia, es apto para conducir vehículos en sus diferentes categorías.

También nuestra carta política establece que el estado responderá patrimonialmente por la imputación de los daños antijurídicos causados por acción u omisión de sus autoridades (Constitución Política de Colombia, 1991, art. 90)., es decir que ante la negligencia o el omitir una acción de control y vigilancia, el estado reconocerá pecuniariamente por no haber efectuado un control y vigilancia eficaz. Es importante analizar detenidamente este aspecto de responsabilidad del estado en cabeza del Ministerio de Transporte a través de su Agencia de Seguridad vial, dado que su función es promover el control y vigilancia rigurosa y efectiva en las vías públicas del territorio nacional a efectos de verificar el estricto cumplimiento de las normas, especialmente la más importante como lo es el porte de la licencia de

conducción vial, vigente, como sinónimo de que el conductor tiene claridad en lo que implica estar conduciendo un automotor.

El código civil colombiano por su parte ha prescrito que la responsabilidad extracontractual se imputa a que infiere daño a otro y es obligado a su indemnización, (Código Civil de Colombia, 1887). Es relevante entonces determinar si por falta de control y vigilancia de las entidades territoriales o el Ministerio de transporte, se incurre en responsabilidad civil extracontractual cuando hay incidentes y como resultado de esta situación se presentan lesionados o fallecidos siendo estos, conductores que no han recibido su licencia. A su vez, corresponde determinar la culpa de la administración pública en eventos tales como el hecho de que por fallas en el servicio o defectos viales como huecos o baches, todo hecho que resultan incidentes donde se evidencian lesionados o fallecidos, pero el actor vial principal no tiene licencia de conducción y es donde puede haber una concurrencia de culpas, es decir, la administración falla en el servicio de revisión de documentación y en lo que le corresponde desde la legalidad al mantenimiento de las vías del territorio. Como ejemplo de otra falla en la administración vial, puede darse falta de señalización de vías públicas, una alcantarilla sin tapa, falta de mantenimiento de las vías, fallas en la semaforización, choques con vehículos oficiales, dando lugar a que se produzca un siniestro.

Se presume entonces la legalidad bajo el entendido de que la persona o el actor que conduce con licencia de conducción vigente debe conocer las normas de tránsito y debe acatarlas, tal es el caso de que ante una señal preventiva de velocidad, se debe disminuir con precaución y conducir con prudencia, ya que al no fallar la administración de la vía y dado el caso de que en el suceso resulta

lesionado y fallecido el actor vial, sería entonces culpa exclusiva de la víctima si se demuestra que la administración no incurrió en culpa por acción u omisión.

El Deber De Vigilancia, Control Y Prevención De Las Autoridades De Tránsito

El código nacional de tránsito y transporte de Colombia (ley 769 de 2002), en su artículo 1, en su ámbito de aplicación y lo que corresponde a los principios que rigen las normas del código en todo el territorio nacional, y regulan la circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores en sus diferentes modalidades llámese ciclistas, motociclistas, agentes de tránsito, tránsito de vehículos en vías públicas o vehículos por vías privadas que están abiertas al público, así mismo trata la actuación y procedimiento de las autoridades de tránsito. Bajo este precepto el estado a través de las autoridades de tránsito controla y vigilan el tránsito terrestre por todo el territorio nacional y la interacción entre los actores en las vías del territorio., este precepto se liga obligatoriamente con el artículo 24 de la carta magna (Constitución Política de Colombia, 1991, art. 24), bajo el entendido de que todos los colombianos tienen derecho a circular libremente por el territorio nacional con las limitaciones que establece la ley, y es que las limitaciones no es otra cosa que acatar las leyes que regulan su uso, caso concreto para el peatón, que obliga a pasar en las vías por los pasos peatonales, no circular por las vías, también tiene obligaciones para los demás actores viales respetar las normas, señales y ordenes de las autoridades de tránsito, este control en cabeza de las autoridades tiene como fin garantizar la seguridad de las personas, de la protección del medio ambiente y la preservación del espacio público. El control y vigilancia de las autoridades de tránsito es obligatorio pues su ausencia genera el aumento de infracciones y contravenciones que en muchos casos se convierten en delitos, cuando sus infracciones afectan vidas, bienes o afectaciones al medio ambiente, en ejercicio de

las funciones los organismos de tránsito tienen carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones están orientadas a la prevención y asistencia técnica y humana a los usuarios en las vías (ley 769 de 2002 art. 7).

La Seguridad Vial Como Un Asunto De Interés Público

La regulación vial y el control son importantes porque generan seguridad y protección en las vidas de los actores, la seguridad de los bienes y el patrimonio público y el medio ambiente, de ahí deviene que los actores viales cumplan las normas de tránsito, es entonces no solo una obligación individual pero también es una obligación legal de la administración pública, es donde confluye deberes y obligaciones entre ambos, veamos, el motociclista cumple la norma, transita con los elementos de protección, los documentos reglamentarios y respetando las señales de tránsito, pero se encuentra con una vía pública en deficientes condiciones de seguridad y mantenimiento, de nada le sirve si cumple con las normas y encuentra un hueco y producto de este resulta lesionado.

Según la Agencia Nacional de Seguridad vial (2003), el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, el cual busca reducir los índices de siniestralidad vial en Colombia, promoviendo una cultura de seguridad vial en todos los actores viales, y para ello dentro de sus acciones esta mejorar la malla o infraestructura vial, fortaleciendo la normatividad y aumentando la capacidad institucional. En 2024 fallecieron por siniestros viales 8.271 personas, según cifras preliminares del ONSV, 134 personas menos que en 2023, si miramos las cifras es preocupante bajo el entendido de que en un país organizado no debería morir la gente por causas viales. Es por ello que la ANSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial) aún a esfuerzos tendientes a aumentar las campañas de sensibilización de los actores en

las vías públicas, promover el respeto y acatamiento de las normas de tránsito e incentivar igualmente el autocuidado, así mismo entre las acciones implementadas por el ente se ejerció control vial, pedagogía y seguimiento para inducir a cambios de comportamientos sostenibles y al fortalecimiento de los organismos de tránsito.

El Daño

La real academia de la lengua define el daño como “efecto de dañar”, y a su vez define dañar como causar detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor o molestia, y se traduce en la alteración física, funcional de un objeto, persona o ser viviente, debe ser entendido como la negligencia, la inexperiencia, o la falta de pericia en actividades peligrosas como es conducir vehículos, manipular armas de fuego, hacerle mantenimiento a redes eléctricas, entre otras., se requiere de experiencia, capacitación e idoneidad al momento de ejercer estas actividades. En el ejercicio de conducir automotores es necesario tener estos tres atributos para garantizar que el actor condujera con responsabilidad sobre las vías públicas sin generar riesgo sobre su propia vida, las cosas a su alrededor, sus acompañantes o los demás actores viales, llámese peatones, conductores, ciclistas entre otros. El Tribunal Administrativo de Cundinamarca, ha estructurado que el daño tiene estas características: Que sea cierto presente o futuro, Determinado y determinable anormal y, que se trate de una situación jurídicamente protegida, es decir que no se trate de situaciones jurídicas ilegítimas o contrarias a la ley y a la constitución. Cuando habla de protegida es que el derecho tiene protección de la ley y de la constitución como es el caso de la vida, la salud, el medio ambiente, las cosas (como los bienes muebles e inmuebles entre otros); lo anormal es que se salga del contexto de una vida apacible y tranquila, pues el daño causa generalmente

tristeza, congoja, intranquilidad y obviamente altera el sosiego de un individuo o una sociedad., pues causar un daño en un vehículo, causar una muerte o contaminar un lago son actos reprochables en una ciudad civilizada.

El Daño Antijuridico

El daño antijuridico ha sido tratado por el Consejo de Estado, sala de lo contencioso administrativo, Sección tercera Subsección C (2012), en un proceso de reparación directa, indico que el daño antijuridico se concreta en cuanto a que la persona esta en incapacidad de resistir el daño, es decir, el estado cuando esta al servicio de la comunidad concreta elementos o derechos constitucionales como solidaridad (art.1), la igualdad (art 13), la protección del patrimonio de los ciudadanos (art 2 y 58), criterios constitucionales que obligan al estado a la protección y cuidado de las personas y los bienes, al medio ambiente, insiste la Corporación que no se basa en la licitud o ilicitud del daño o de la conducta desplegados por la administración pública sino como se insistió de irresistibilidad o soportabilidad del daño por parte de la víctima, que se concreta en que el daño es de tal magnitud que el ciudadano por si sola es incapaz de resistir. Reitea la Corporación que el daño debe ser cierto, presente o futuro, determinado o determinable y que se trate de una situación jurídicamente protegida. El daño antijuridico también ha sido tratado en nuestra constitución política de 1991, en el artículo 90 antes mencionado.

Falla En El Servicio

En sentencia del consejo de estado - Sección tercera, del 23 de junio del 2010, expediente con radicado (19001-23-31-000-1995-08005-01(18376), en un

proceso de reparación directa, se determinó que el Municipio de Páez Cauca fallo en el servicio, ya que el 4 de junio de 1995, la volqueta de placas OY-0613 de propiedad del municipio de Páez (Cauca), conducida por el señor Orlando Valencia Calambas, funcionario al servicio de este Municipio, se accidentó cuando se desplazaba de la localidad de Cohetando hacia el Municipio de Belalcazar, en desarrollo de una misión oficial; como consecuencia de dicho accidente murieron entre otras personas, Orlando Medina López y Víctor Peña Rivera quienes viajaron en el volcú del citado vehículo oficial, incurriendo en falla en el servicio ya que el conductor debería asegurarse que ninguna persona se subiera al volcú toda vez que este vehículo es de carga y no de pasajeros. Para el análisis de la responsabilidad el consejo de estado tuvo en cuenta los criterios de eximente de responsabilidad, junto con los demás criterios de fuerza mayor, caso fortuito, hecho exclusivo y determinante de un tercero, en su estudio se tuvo en cuenta 3 los elementos cuya concurrencia tradicionalmente se ha señalado como necesaria para que sea procedente admitir la configuración, esto es, (I) su irresistibilidad (II) su imprevisibilidad, (III) su exterioridad con respecto al demandado. A tal efecto determino que la irresistibilidad como elemento de la causa extraña, la imposibilidad del obligado a determinado comportamiento o actividad para desplegarlo o llevarlo a cabo, es decir el daño debe ser inevitable para que se determine una causa extraña (código civil art. 64)., para el caso concreto el demandado, es decir el conductor, debió evitar el evento pudiendo hacerlo, es decir, no permitir que las personas subieran al volcú del automotor, además de que permitirlo iba en contravía de varias disposiciones legales como es el caso del artículo 83 del Código Nacional de Transito (ley 769 de 2002), que prohíbe llevar pasajeros en vehículos de carga, o utilizar el vehículo para actividades diferentes a la permitida en la

licencia de tránsito, y que trae como consecuencia la aplicación contenida en el artículo 131 de la citada norma, d.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito, además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días, esta sanción tiene como multa la suma de 30SMLMV. Sobre la imprevisibilidad el consejo de estado preciso que suele entenderse como aquella circunstancia respecto de la cual no se puede anticipar su ocurrencia, es decir, no se puede prever, el actor no puede ver con anticipación lo que pudiera ocurrir., más allá de lo imaginable se tiene que si el actor hubiera previsto que en el camino pudiese ocurrir un evento de cuyo dominio no pudiera escaparse, hubiese intentado al menos evitar que los ocupantes del volcó nunca se hubiesen subido al automotor, y así hubiera prevenido el eventual hecho que nos ocupa. Sobre su exterioridad con respecto al demandado se tiene que este (el conductor), tenía todo el dominio del hecho, es decir, era el conductor del automotor y tenía la autorización y la autoridad para impedir que personas subieran al volcó, pero permitirlo, al tener la facultad de evitarlo trae como consecuencia aceptarlo, luego se configura una falla en el servicio por parte de la entidad, y deja por fuera un eximente de responsabilidad en cabeza del demandado.

Concurrencia De Culpas

En relación con la cupla exclusiva de la víctima, es preciso indicar que si bien es cierto se configuro una falla en el servicio por parte de la entidad, también es cierto que la conducta imprudente de las víctimas contribuyo a la producción del resultado en la misma, esto trae como consecuencia que se reduzca la

indemnización de la víctima en un 50%; para que se configure la culpa exclusiva de la víctima es necesario que la conducta desplegada por las víctimas sea tanto causa y daño, como el origen determinante del mismo, es decir que se trate de una causa adecuada, y que este conducto excluya de plano la responsabilidad del demandado. Pero miremos que tanto el conductor como las víctimas contribuyeron al resultado conocido, el primero, permitió que particulares subieran al volcó del automotor, cuando, por las reglas de la experiencia y por prohibición legal genera un hecho contravencional o reproche, una negación, permitir que particulares ocupen el lugar de carga del automotor, con las consecuencias contravencionales ya conocidas; por su parte las víctimas sin la autorización legal y sin permiso del conductor de la volqueta ocuparon el volcó del automotor contribuyendo a la causa generadora del siniestro, actos que igual que los del conductor generan contravención y reproche por la violación de normas de tránsito, pues estos peatones (víctimas), también los cobija la ley contravencional (ley 769 del 2002), cuando indica en su artículo 55, toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, peatón o pasajero, debe comportarse en forma que no perjudique o ponga en riesgo a los demás y debe conocer y cumplir con las normas (ley 769 de 2002).

Resultado Principal

El hallazgo central de la investigación se concreta en que en el cumplimiento de las normas por parte de los conductores en las vías puede disminuir los casos de lesionados y fallecidos, y es que cuando los conductores deciden intervenir en las vías del territorio nacional, lo deben hacer cumpliendo y acatando las normas y las señales de tránsito, además de que en su actuar pueden estar expuestos a encontrarse en un puesto o control vial, del cual se les puede estar declarando contravencionalmente responsable de infringir las normas de tránsito, por no portar

o haber obtenido la licencia de tránsito con su respectiva sanción e inmovilización del vehículo., además para que haya responsabilidad extracontractual del estado, esta debe estar ligada a la falla en el servicio por parte de la administración pública, ya sea por acción u omisión de uno de funcionarios quien ejecuta un acto que causa un daño antijurídico y como consecuencia se genera una condena y su indemnización a las víctimas, o la omisión se presenta cuando evita prevenir o remediar un defecto que causa un daño y como consecuencia se condena a la indemnización de la víctima., el daño antijurídico se entiende como aquel del cual la persona no es capaz de resistir a pesar de internar evadirlo, es tanto el peso del mismo que se convierte en daño representado en menoscabo a bienes (automotores), la salud o la vida, comprobado el daño por el estado o la entidad se debe indemnizar a la víctima., a su vez La culpa exclusiva de la víctima se da cuando, el estado sin aportar causa en su resultado, se le exonera del determinar su responsabilidad y el pago de una indemnización. Para que haya concurrencia de culpas, ambos actores tanto el estado como la víctima, deberán aportar o contribuir causa en el desenlace fatal, como es el caso de que la vía presentaba una alcantarilla sin tapa y por ahí transitaba un conductor, que además intervenía en la vía sin haber obtenido la licencia de conducción e iba en estado de embriaguez, ambas circunstancias aportan causa probable del incidente, el estado responde por no reparar o prevenir riesgos en la vía y el conductor aporta causa por no cumplir las normas de tránsito. La Constitución Política de Colombia, establece que el Estado siendo responsable en accidentes de tránsito, debe propender por la reparación de daños antijurídicos resultantes de acciones u omisiones tales como el mal estado de las vías, la ausencia de señalización., lo anterior, debe ser fundamentado en " la falla del servicio" (subjetivo) o riesgo excepcional (objetivo),

demostrando que en efecto hay una relación de causalidad entre la omisión estatal y el perjuicio.

Conclusiones

La responsabilidad extracontractual del Estado en los accidentes viales, da cuenta de una realidad en el país y es la falta de controles efectivos en las vías públicas, lo que ha generado un alto índice de accidentalidad que puede resultar en lesiones o fallecimientos, muchos de los actores no han obtenido la licencia de conducción, lo que en la mayoría de los casos es un sinónimo del desconocimiento de las normas de tránsito y obviamente un irrespeto a las leyes de la nación, pues no solamente expone la vida el conductor, si no que pone en riesgo a los demás actores viales. Si bien la conducción sin licencia es una acción contravencional del conductor, esta conducta no exonera automáticamente al Estado de su deber de garantizar condiciones de infraestructura adecuados de seguridad en las vías, la prevención, la vigilancia y el control vial se traduce en la protección de la vida y la integridad personal, esta responsabilidad del estado se enmarca en el artículo 90 de la Carta Magna cuando prevé que el estado responderá por el daño antijurídico causado e indemnizará a la víctima; cuando el estado cumple su misión sin generar riesgos, mantiene en buen estado las vías, señala en debida forma estas, hace controles efectivos, impone comparendos, inmoviliza vehículos (con el fin de prevenir accidentes), no queda otra alternativa que imputarle el reproche al conductor que decide actuar violando normas contravenciones convirtiéndose en culpa exclusiva de la víctima cuando hay daños, lesionados o fallecidos y exonerando de tajo al estado de su responsabilidad., conducir sin licencia en Colombia, conlleva una presunción de incapacidad del conductor, entendiéndose

como culpa exclusiva de la víctima o co-causa, y por ende reduce o en algunos casos o exime al Estado de su responsabilidad extracontractual en accidentes.

Hay concurrencia de culpas cuando el aporte del conductor como de la entidad estatal, son determinantes para la producción del daño, es el caso tratado en este escrito cuando el conductor permite que ciudadanos suban volcó del automotor, cuando sabía que el vehículo era de carga y no impidió por cualquier medio que lo hicieran, el evento termino en tragedia, los dos actores contribuyeron a la causa probable del siniestro, el uno por permitir que en vehículos de carga se transporten pasajeros, y darle uso diferente al permitido en la licencia de tránsito y los otros ocupantes por subir a un vehículo de carga que no cuenta con elementos de seguridad para su transporte., aquí el estado fue declarado responsable extracontractualmente con una disminución del 50% de su condena por la imprudencia de las víctimas., ambos actores infringieron las normas de tránsito por lo tanto fueron contraventores.

Esta investigación tiene como reto académico, proponer ante las autoridades de Transito de Colombia, Ministerio de Transporte, agencia Nacional de Seguridad Vial, entes territoriales, entre otros, la obligatoriedad de controles viales más exhaustivos, eficaces en las vías públicas, la implementación y puesta en marcha en instituciones de educación primaria, secundaria y educación superior, de la puesta en marcha de políticas públicas eficaces tendientes a generar conciencia en los ciudadanos en que para intervenir en el tráfico vial es obligatorio hacerlo con licencia de conducción, entendido este como el documento legal para demostrar que la persona es idónea y tiene conocimientos básicos y suficientes para para intervenir en el tránsito.

Referencias

Colombia, Congreso de la República. (2002). *Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.*

Diario Oficial No. 44.932. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1826223>

Colombia, Congreso de la República. (2000, 24 de julio). *Ley 599 de 2000, por la cual se expide el Código Penal.* Diario Oficial No. 44.097. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1663230>

[Agencia Nacional de Seguridad Vial](#). (2023, 29 de mayo). *Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.* <https://ansv.gov.co/es/escuela/9760>

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2024, 6 de mayo). *Por primera vez en 7 años hay una reducción de víctimas fatales de siniestros viales en Colombia.* <https://ansv.gov.co/es/prensa>

Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C. (2012, 1 de febrero). *Sentencia en acción de reparación directa, Radicación No. 73001-23-31-000-1999-00539-01(22464), Domingo Barragán Urueña vs. Fondo Nacional de Caminos Vecinales.* <https://www.suin-juriscol.gov.co>

Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. (2010, 23 de junio). *Sentencia en apelación de acción de reparación directa, Radicación No. 19001-23-31-000-1995-08005-01(18376), Carmen Ipía*

Yotengo y otros vs. Municipio de Páez (Cauca). <https://www.suin-juriscol.gov.co>

Colombia. (1991). *Constitución Política de Colombia*. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1687988>

Colombia, Congreso de la República. (1887). *Código Civil de Colombia*. Diario Oficial No. 2867. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1827111>

Real Academia Española. (2026). *Daño*. En *Diccionario de la lengua española*. <https://dle.rae.es/daño>

Real Academia Española. (2026). *Dañar*. En *Diccionario de la lengua española*. <https://dle.rae.es/dañar>