

# TEORÍA DE LA IMPUTACIÓN AL TIPO OBJETIVO Y RESPONSABILIDAD DEL ESTADO

JAIRO ALBERTO MORALES VECINO  
ALEJANDRO JOSÉ HERRERA SALAS  
SANTIAGO ORDUZ LÓPEZ  
MARTÍN GUTIÉRREZ SOKOLOFF\*

## RESUMEN

El presente artículo busca evidenciar la relación que hay entre la Teoría de la imputación objetiva y la responsabilidad del Estado. Mediante la explicación de lo que se ha entendido por responsabilidad del Estado a lo largo del tiempo y de su concepción actual, se terminará estableciendo como un riesgo no permitido termina siendo el objeto causante en ciertos accidentes de tránsito y responsabilizando al Estado.

**Palabras clave:** responsabilidad del Estado, Teoría de la imputación al tipo objetivo, riesgo no permitido, derecho penal.

## THEORY OF OBJECTIVE IMPUTATION AND STATE RESPONSIBILITY

### ABSTRACT

*This article pretends to show the relation between State responsibility and the Theory of Objective Imputation. With an*

Fecha de recepción: 10 de Agosto de 2012  
Fecha de aceptación: 21 de Octubre de 2012

\* Estudiantes de noveno semestre de Derecho, Facultad de Ciencias Jurídicas de la Pontificia Universidad Javeriana. Contacto: moralitojairo@hotmail.com; alejose24@hotmail.com; santio190@hotmail.com; martingutierrez@gmail.com

*explanation of the evolution of State responsibility and the actual conception of it, we pretend to show how a non allowed risk could provoke the state responsibility in some circulation accidents.*

**Key words:** *State responsibility, Theory of objective imputation, criminal law, non allowed risk.*

## **1. INTRODUCCIÓN**

El presente trabajo resulta de una idea que ha resurgido en el mundo por efectos del estudio progresivo y el devenir histórico de las teorías jurídicas del derecho penal, teniendo la intensión de hacer una interdisciplinariedad entre este, especialmente usando la teoría de la imputación al tipo objetivo, y el tema de la responsabilidad extracontractual del Estado. Específicamente se trata de analizar si puede imputarse el tipo penal de homicidio a una persona que en un accidente de tránsito, habiendo violado el deber de cuidado que imponen las normas de tránsito, le causa la muerte a otra, cuando concurre en el hecho que ha habido una falla en el servicio del Estado. La posición que se quiere sustentar y el objetivo al que se quiere llegar, es demostrar que al ocurrir una situación donde una persona provoque la muerte de otra, mientras conducía un vehículo automotor sin la observancia de las normas de prevención de vial, es realmente razonable no imputarle el delito de homicidio bajo ninguna modalidad de la culpabilidad, si ha concurrido y opera para el caso concreto que una causa relevante haya sido que el deber del Estado de cumplir con una adecuada prestación de los servicios públicos, precisamente respecto de la infraestructura vial y las garantías de tránsito, no se ha dado. Para lograrlo se procederá a definir y mostrar los elementos de la responsabilidad del Estado y la teoría de la imputación al tipo objetivo, para posteriormente proceder a ilustrar con casos hipotéticos la viabilidad de la tesis. Debemos aclarar desde ahora que la jurisprudencia que se enfoca en el problema planteado es escasa y no lo aborda a cabalidad, no solo en la esfera nacional sino global; por esto, aunque se utilizan algunas sentencias que se acercan al tema, no se utiliza esta como un fuerte pilar para sustentar el trabajo, sino como apoyo debido a que pueden verse como unos primeros pasos para marcar una idea quizá novedosa.

## **2. RESPONSABILIDAD DEL ESTADO**

### **2.1. Historia de la responsabilidad extracontractual de Estado**

La responsabilidad estatal surge con la creación e implementación de las democracias alrededor del mundo. Con anterioridad a este evento, no había

ningún tipo de responsabilidad por parte del Estado ya que no se consideraba que este, y con mayor precisión el gobernante, pudiera cometer algún error en su función<sup>1</sup>; esto nos lo demuestra la frase inglesa que dice “*The King can not do wrong*”.

Al cambiarse el modo de percibir el Estado y su relación con las personas que le pertenecen, se empieza a hablar de responsabilidad estatal. Dicho cambio solo se dio, en el momento que los Estados se empiezan a convertir en democracias ya que se empieza a entrever a la administración como un servidor de la sociedad<sup>2</sup>.

En un principio, la responsabilidad extracontractual por parte del Estado se basaba específicamente en lo establecido sobre el mismo tema en materia civil. Siguiendo esta teoría, se tendría que diferenciar entre las actuaciones de la administración que son soberanas (en las cuales no habría lugar a la obligación de responder partiendo de la ley civil) y las actuaciones que no son soberanas sino que se hacen por parte del Estado como si fuera este un particular en las cuales si aplicaría la ley civil<sup>3</sup>. Se trata en este caso del primer caso de responsabilidad extracontractual indirecta por parte del Estado en la que solo respondería el funcionario directamente<sup>4</sup>. Sin embargo, esto contraería varios problemas para la aplicación de la responsabilidad y la diferenciación entre cuando una actuación de la administración es de carácter civil o no. Como se explica claramente en la tesis de Natalia Maya, considerar que el Estado opere como civil es terriblemente conflictivo ya que este siempre actúa a favor de

1. MAYA, N. (2000). *La responsabilidad del Estado por error jurisdiccional*. Aparte 1.2, La responsabilidad del Estado, p. 20. Tesis de Grado. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia. [www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis01.pdf](http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis01.pdf); VIDAL, J. (1980). La responsabilidad del Estado. En Biblioteca Banco Popular (eds.). *Derecho Administrativo*, séptima edición. Bogotá, Colombia. págs. 433-455.
2. VIDAL, J. (1980). La responsabilidad del Estado. En Biblioteca Banco Popular (eds.). *Derecho Administrativo*, séptima edición. Bogotá, Colombia, págs. 433.
3. MAYA, N. (2000). *La responsabilidad del Estado por error jurisdiccional*. Aparte 1.2, La responsabilidad del Estado, págs. 21-22. Tesis de grado. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia. [www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis01.pdf](http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis01.pdf)
4. MANRIQUE, J. (2009). *Protección constitucional del derecho de a la educación y responsabilidad estatal por falla en el servicio de la educación*. Aparte 2. Responsabilidad de la Administración, págs. 78-135. Tesis de grado para el título de Magíster. Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia. <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/10336/1254/7/4079127.pdf>; JÁCOME, B. (2003). *Responsabilidad extracontractual del Estado por daños ambientales*. Aparte 1, págs. 6-20. Tesis de grado. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia. <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere5/TESES38.pdf>

una colectividad que es la población<sup>5</sup> y que en los casos de contratación no se puede llegar a pensar que solo por intervenir con una finalidad financiera esto conllevaría a desvirtuar el fin de sus actuaciones. Sin embargo, respecto de las relaciones entre el Estado y sus funcionarios, el derecho civil si siguió siendo de primera importancia ya que no se había logrado encontrar otra forma de poder regular dichas interacciones de responsabilidad<sup>6</sup>.

Otras teorías se presentaron al respecto de la relación entre los funcionarios y el Estado y la forma en que esto podía conllevar a una responsabilidad. Entre estas se plantearon la Teoría de la Representación en la que se establecía que el órgano representaba a la persona jurídica y que a partir de esto es que se diferenciaba entre los funcionarios que son directores (que representaban al Estado) y aquellos que son auxiliares y que por lo tanto no representaban a la administración<sup>7</sup>. Respecto de la responsabilidad de los funcionarios, se siguió con la diferenciación entre la falla propia del funcionario, una falta personal, y la falta de servicio que es aquella que se da por parte del Estado. En el primer caso, el funcionario tenía que responder directamente por medio de su patrimonio, mientras que en el segundo el que reconocería su error sería el Estado<sup>8</sup>. Se trata del segundo caso de la responsabilidad indirecta del Estado en la que se responde por los hechos cometidos por personas bajo su mando. Sin embargo, el problema de esta teoría es que se dificulta diferenciar entre unos funcionarios y otros respecto de quién manda a quien y cuál es el responsable. Esta teoría sigue basándose en la regulación civil<sup>9</sup>.

Finalmente, el derecho administrativo cobró fuerza y se terminó regulando por la complejidad de las funciones que los Estados empezaron a ejercer y para que dichos servicios se cumplieran a satisfacción<sup>10</sup>. Se pasa en este momento a la responsabilidad directa del Estado y ya no se fundamenta dicha responsabilidad en normas de derecho civil sino en criterios de derecho público.

5. MAYA, N. (2000). *La responsabilidad del Estado por error jurisdiccional*. Aparte 1.2, La responsabilidad del Estado, págs. 21-22. Tesis de grado. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia. [www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis01.pdf](http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis01.pdf)

6. *Ibidem*.

7. MAYA, N. (2000). *La responsabilidad del Estado por error jurisdiccional*. Aparte 1.2, La responsabilidad del Estado, págs. 24-25. Tesis de grado. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia. [www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis01.pdf](http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis01.pdf)

8. *Ibidem*.

9. MANRIQUE, J. (2009). *Protección constitucional del derecho de a la educación y responsabilidad estatal por falla en el servicio de la educación*. Aparte 2. Responsabilidad de la Administración, págs. 85-86. Tesis de grado para el título de Magíster. Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia. <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/10336/1254/7/4079127.pdf>

10. *Ibidem*.

Por medio de su Constitución, España en 1812, reglamentó dicha responsabilidad estatal de una manera general. En Francia, en 1855, el Consejo de Estado comenzó con la aplicación de la teoría de la responsabilidad extracontractual respecto de los entes administrativos pero de una manera especial e indirecta<sup>11</sup>. Finalmente, otra vez por el crecimiento del Estado, se establece que la responsabilidad es de carácter directa pero que no es general, no se responde por todo sino por unos elementos en específico<sup>12</sup>.

El Fallo Blanco es la primera sentencia en que se considera responsable a un Estado, por los hechos que le son atribuibles<sup>13</sup>. Dicho fallo propone la creación de un régimen especial de responsabilidad extracontractual por parte de la administración, ya que considera que sería irracional imponerle al Estado los principios de responsabilidad civil<sup>14</sup>. Siguiendo lo establecido en el Fallo Blanco, queda claro que el Estado solo se hace responsable por su culpa y de manera directa<sup>15</sup>. Al igual que con la responsabilidad indirecta, en la directa también hay dos tesis: la primera, que es la teoría organicista, establece que el Estado actúa a través de sus funcionarios<sup>16</sup> y la segunda que es la de falla del servicio desarrollada jurisprudencialmente en Francia<sup>17</sup>.

## 2.2 La falla del servicio

Esta teoría, se desarrolló a partir de los fallos franceses de 1895 y 1903<sup>18</sup>, en los cuales se estableció que toda falla en la prestación de un servicio público,

11. Ibidem.

12. MAYA, N. (2000). *La responsabilidad del Estado por error jurisdiccional*. Aparte 1.2, La responsabilidad del Estado, págs. 24 -25. Tesis de grado. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia. [www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis01.pdf](http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis01.pdf)

13. Ibidem.

14. Ibidem.

15. MAYA, N. (2000). *La responsabilidad del Estado por Error Jurisdiccional*. Aparte 1.2, La responsabilidad del Estado, págs. 21-22. Tesis de grado. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia. [www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis01.pdf](http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis01.pdf); MANRIQUE, J. (2009). *Protección Constitucional del derecho a la educación y responsabilidad estatal por falla en el servicio de la educación*. Aparte 2. Responsabilidad de la Administración, págs. 85-86. Tesis de grado para el título de Magíster. Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia. <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/10336/1254/7/4079127.pdf>

16. VIDAL, J. (1980). La responsabilidad del Estado. En Biblioteca Banco Popular (eds.). *Derecho Administrativo*, séptima edición. Bogotá, Colombia, pág. 433.

17. MANRIQUE, J. (2009). *Protección constitucional del derecho a la educación y responsabilidad estatal por falla en el servicio de la educación*. Aparte 2. Responsabilidad de la Administración, págs. 86-87. Tesis de Grado para el título de Magíster. Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia. <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/10336/1254/7/4079127.pdf>

18. Ibidem.

ya sea esta por ausencia o deficiencia del servicio, que genere un daño a los particulares implica la responsabilidad directa del Estado. Dicha ausencia o deficiencia del servicio puede haber sido cometida por acción como por omisión de la administración o de uno de sus funcionarios.

La falta de servicio se ha desarrollado y acogido por parte de la Corte Suprema de Justicia empezando por la sentencia 30 de junio de 1962 en las cuales se establecen los elementos como la inocuidad de demostrar la acción o omisión de un agente determinado porque se trata de una falla general, del sistema; se presumen la culpa por el deber estatal de prestar los servicios públicos; solo se necesita por parte de la víctima demostrar la falla que causó el perjuicio y el daño causado; la exoneración por parte del Estado solo procede por caso fortuito, hecho de tercero o culpa de la víctima; si el daño se causa por la actuación de un determinado agente responden solidariamente este y la administración entre otros elementos<sup>19</sup>.

La presente providencia de la Corte Suprema es la sentencia fundante de la línea y sobre la cual se ha seguido desarrollando la falla del servicio. Aunque hay que aclarar que en sus consideraciones esta sentencia tiene todavía vigencia, el régimen a partir de la nueva Constitución de 1991 ha cambiado sobre todo respecto de la responsabilidad patrimonial del Estado. Tan es así que la jurisprudencia del Consejo de Estado fue, en un primer momento, cambiante. La sentencia del 8 de mayo de 1995 terminó aclarando cuál es la posición al respecto y determinando que para que haya responsabilidad patrimonial se necesita del daño antijurídico y de la imputación de ese daño al Estado<sup>20</sup>.

Es claro que la aplicación de esta teoría sobre la responsabilidad extracontractual del Estado tiene plena vigencia y aplicación en Colombia. Sin embargo, valga la aclaración de la aplicación de esta teoría respecto de los accidentes de tránsito, que es el tema del presente trabajo.

La falla del servicio se predica sobre una falta en la prestación de los servicios públicos, como se explicó con anterioridad. El transporte es un servicio

19. Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Gaceta Judicial, tomo XCIX, pág. 87 (M.P. José J. Gómez; junio 30 de 1962).

20. MANRIQUE, J. (2009). *Protección constitucional del derecho de a la educación y responsabilidad estatal por falla en el servicio de la educación*. Aparte 2. Responsabilidad de la Administración, pág. 96. Tesis de Grado para el título de Magíster. Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia. <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/10336/1254/7/4079127.pdf>

público, ya que garantiza el derecho a la libre circulación<sup>21</sup> y es brindado por el Estado. Esto se demuestra por medio de las definiciones dadas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, dentro de las cuales se hace referencia a las vías que son públicas, a la accesibilidad como condición de los servicios públicos que permite que la gente los pueda disfrutar, entre otros<sup>22</sup>. Sin embargo, cabe la aclaración que dicho servicio no solo es respecto del transporte público sino además de la infraestructura de transporte<sup>23</sup>, ya que esta es de carácter público, y como se explicó también es la que permite el derecho a la libre circulación. Por lo tanto, es claro que la falla del servicio se puede configurar sobre un error o falta en la prestación de este servicio que no solo se limita al transporte público sino también respecto de la infraestructura vial.

### **2.3 El principio de confianza y su relación con la responsabilidad estatal**

El principio de confianza nace a partir del reconocimiento de los sujetos como autorresponsables y racionales con fidelidad al derecho. Este principio es piedra angular de lo que hoy en día podemos denominar “sociedad de riesgo” puesto que nos permite determinar el deber de cuidado (tanto en el dolo como la imprudencia) respecto al comportamiento de terceros<sup>24</sup>.

El profesor Pablo Salvador Cordech explica la relación del principio de confianza con la imputación objetiva de la siguiente manera:

*“Pese a que, por experiencia, todos sabemos que los demás pueden cometer errores, podemos confiar en que su conducta sea correcta. Dicho de otro modo, los deberes de precaución de cada cual se*

21. “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”. Constitución Política de Colombia (Const.). Art. 24. 7 de junio de 1991 (Colombia).
22. Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT). Art. 2, 7, 27. Ley 769 de 2002. 6 de julio de 2002 (Colombia).
23. Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Proceso 15740 (C.P. Ruth Stella Correa, 20 de septiembre de 2007); Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Proceso 10981 (C.P. Ricardo Hoyos Duque, 30 de julio de 1998).
24. HIDALGO AIRA, M.A. (2011). “El principio de confianza como criterio normativo de la imputación penal ¿Por qué debemos confiar aún en él?”. Obtenido el 5 de mayo de 2011 de <http://blog.pucp.edu.pe/item/26305/el-principio-de-confianza-como-criterio-normativo>

*establecen teniendo en cuenta que los demás también observarían los suyos: la diligencia propia presupone la de los demás*<sup>25</sup>.

En conclusión este principio trata de una confianza no cegada, por el contrario existe la necesidad de establecer un nivel de confianza razonable en relación al contexto en el que se ha de aplicar.

Para el caso concreto de los accidentes de tránsito es importante observar como en España surgió este principio por vía jurisprudencial a mediados del siglo XX con el fin de limitar el deber de cuidado en accidentes de tránsito y eximir de la obligación de estar pendientes en todo momento de las posibles o previsibles actuaciones incorrectas de los terceros, esto se entiende porque puede que el resultado lesivo verse condicionada por la actuación incorrecta de un tercero<sup>26</sup>.

En Colombia, el desarrollo que le ha venido dando la Corte Suprema de Justicia es otro pues su postura se manifiesta en el análisis del artículo 9 del Código Penal “La causalidad por sí sola no basta para la imputación jurídica del resultado”, esto quiere decir que se debe tener en cuenta la conducta del sujeto señalado. En caso de actividades riesgosas la Corte establece:

*“la imputación jurídica—u objetiva—cuando con su comportamiento el autor va más allá del riesgo jurídicamente permitido o aprobado, con lo cual entra al terreno de lo jurídicamente desaprobado; y produce un resultado lesivo, siempre que exista vínculo causal entre los tres factores. Dicho de otra forma, a la asunción de la actividad peligrosa debe seguir la superación del riesgo legalmente admitido y a éste, en perfecta ilación, el suceso fatal.*

*Dentro del mismo marco, la imputación jurídica no existe, o desaparece, si aún en desarrollo de una labor peligrosa, el autor no trasciende el riesgo jurídicamente admitido, o no produce el resultado ofensivo, por ejemplo porque el evento es imputable exclusivamente a la conducta de la víctima (...)*

*Una circunstancia que exime de la imputación jurídica u objetiva por disolución de la actividad peligrosa o por desaparición de la*

25. HERNÁNDEZ VALBUENA, G. (2008). *La defraudación de la confianza legítima aproximación crítica desde la Teoría de la Responsabilidad del Estado*, pág. 107. Universidad Externado de Colombia.

26. GÓMEZ MARAVER, M. (2011). El principio de confianza en Derecho Penal. Obtenido del 4 de mayo de 2011 de <http://www.zaralibro.com/node/1187>



*superación del riesgo permitido, es el denominado principio de confianza, en virtud del cual el hombre normal espera que los demás actúen de acuerdo con los mandatos legales, dentro de su competencia*<sup>27</sup>.

Un factor común que podemos observar en las fuentes que desarrollan el principio de confianza es que solo hacen referencia a la responsabilidad entre particulares, por lo tanto debemos entrar a examinar si este ha de aplicarse a la relación que mantienen particulares y Estado específicamente hablando en el contexto de accidentes de tránsito.

### **3. TEORÍA DE LA IMPUTACIÓN AL TIPO OBJETIVO**

Para analizar y sustentar la hipótesis que se plantea es fundamental revisar los estudios que el jurista alemán Claus Roxin sobre la imputación al tipo objetivo ha hecho, y aplicarlos posteriormente a casos hipotéticos relacionados con el problema que se planteó a revisar relacionado con la responsabilidad del Estado.

#### **3.1 Teoría de la causalidad**

Contemplando lo expresado por Roxin, bajo la teoría de la causalidad, es necesario para imputarle un delito a una persona, que esta haya provocado o causado un resultado lesivo en el sentido de la ley. Esto es, que exista un nexo causal entre la conducta cometida por el agente y el resultado consecuencia de aquella conducta. Para esto es importante resaltar que solo aplica esta concepción de la imputación para los tipos penales de resultado; y no cabe aplicarla para los tipos penales de mera conducta ya que para estos no requieren que se configure una relación de causa y efecto en el actuar del sujeto y una modificación en el mundo exterior, sino que será suficiente con que su actuar coincida con la disposición de la norma penal para poder imputársele el delito<sup>28</sup>.

La teoría de la equivalencia ilustra la manera como ocurre la relación de causa y efecto, y es a la cual recurre parte importante de los intérpretes jurídicos para aplicar la relación de causalidad en un determinado caso. Esta teoría considera una causa como una “condición sin la cual no se habría producido

27. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal. (M.P. Álvaro Orlando Pérez Pinzón; 20 de abril de 2006).

28. ROXIN, C. (1997). La imputación al tipo objetivo, Parte 11, págs. 345-411. En *Civitas* (eds.). *Derecho Penal: parte general*. Traducción de Luzón, D.M. título original: *Strafrecht. Allgemeiner Teil, Band. 1: grundlagen. Der Aufbau der Verbrechenlehre*. Madrid, España.

el resultado” concreto (*condicio sine qua non*). Bajo esta teoría cualquier circunstancia que se conecte de alguna manera con el resultado, por lejana que sea, es una causa o una condición. Se debe ser enfático en resaltar que la aplicación de la teoría de la equivalencia es inútil y “*puede inducir a error*” si se utilizan cursos causales hipotéticos<sup>29</sup>.

Sin embargo, y es a lo que le debe su nombre la teoría, es que debe hacerse un juicio de valor sobre la equivalencia del resultado con aquellas circunstancias que influyeron; y para cada caso en particular es importante no extender la relación entre tales condiciones y el resultado concreto, sino utilizar las causas ciertamente importantes para su ocurrencia<sup>30</sup>. Para esto ayudan varios autores como Engisch y Jescheck citados por Roxin en su obra quienes explican “la fórmula de la condición conforme a leyes”. Esta fórmula se explica como el juicio que se hace sobre la concurrencia de la causalidad atendiendo a:

*“si a una acción se han vinculado modificaciones en el mundo exterior subsiguientes en el tiempo, que estaban unidas con la acción según las leyes (naturales) y que se presentan como resultado típico”<sup>31</sup>.*

Adicionalmente, ha habido en la doctrina otra teoría que se complementa con la anterior explicada, y es la teoría de la adecuación y de la relevancia, propuesta por Johannes v. Kries. Esta teoría explica que “*solo es causal una conducta que posee una tendencia general a provocar el resultado típico, mientras que las condiciones que solo por casualidad han desencadenado el resultado son jurídicamente irrelevantes*”<sup>32</sup>. A partir de su elaboración, la teoría ha evolucionado y se entiende “*que una condición es adecuada (o sea, adaptada al resultado) si la misma ha aumentado la posibilidad del resultado de modo no irrelevante, si no es sencillamente inverosímil que la conducta de lugar a un resultado así*”<sup>33</sup>. El autor reconoce que esta teoría más que una teoría causal es una teoría de la imputación, ya que usándola se pueden eliminar factores que sean irrelevantes para el resultado que se está analizando y se le está buscando una causal, aunque se considera insuficiente aún entendiéndola así.

29. *Ibidem*.

30. *Ibidem*.

31. ROXIN citando a: Schlenckner, Rudolphi, Jakobs, Kaufmann, Schmidt, Samson, Walder, Engisch y Jescheck. *Ibidem*.

32. *Ibidem*.

33. *Ibidem*.

### 3.2 Imputación objetiva, riesgo y atribución a la esfera de responsabilidad ajena

A pesar de lo que dispone la teoría causal, y las otras teorías mencionadas que la explican, Roxin no está de acuerdo con que únicamente comprobándose el nexo causal con el resultado se cumpla el tipo objetivo. La jurisprudencia y la doctrina dominante, dice Roxin, le atribuyen en algunos casos a la verificación del dolo de la conducta, la importancia para comprobar la responsabilidad del agente; sin embargo, a su parecer no es un tema de dolo, sino de imputación objetiva<sup>34</sup>.

Es menester ilustrar como se hace en la lectura del autor citado, la razón por la cual la imputación al tipo objetivo ha apenas empezado a resurgir. Esta había entrado en desuso con el surgimiento de la teoría de la causalidad explicada anteriormente, pero habiendo encontrado oscuridades en su implementación, el devenir y constante evolución de las ciencias jurídicas y sus teorías ha hecho que vuelva a ser tema de suma importancia para su estudio, aunque aún son pocas las fuentes jurisprudenciales en el mundo en que se encuentra aplicada esta teoría.

La imputación objetiva no desconoce la importancia de la teoría de la causalidad<sup>35</sup>. Es más, utiliza lo dicho en esta sobre las condiciones. Así, la imputación objetiva pretende “indicar las circunstancias que hacen de una causación (como límite extremo de la posible imputación) una acción típica”<sup>36</sup>. Esto es que la causa sea relevante para el resultado típico.

Existen dos principios que se estructuran sucesivamente para producir la teoría de la imputación al tipo objetivo. Estos son:

*“Un resultado causado por el agente solo se puede imputar al tipo objetivo si la conducta del autor ha creado un peligro para el bien jurídico no cubierto por el riesgo permitido y ese peligro también se ha realizado en el caso concreto.”*

*“Si el resultado se presenta como realización de un peligro creado por el autor, por regla general es imputable, de modo que se*

34. Ibídem

35. Para ROXIN, la teoría de la causalidad sigue siendo vigente para la ciencia jurídica en cuanto su objeto es la vida cotidiana, y que aun reconociendo que deja algunos aspectos en oscuridad al aplicarse, no es posible seguir la tendencia de las ciencias naturales que han obsoleto su uso y han trasladado su confianza a las probabilidades y estadísticas que reporta la teoría de la relatividad y la física cuántica.

36. Ibídem.

*cumple el tipo objetivo. Pero no obstante, excepcionalmente puede desaparecer la imputación si el alcance del tipo no abarca la evitación de tales peligros y sus repercusiones*”<sup>37</sup>.

El elemento fundamental que se reconoce para entender y aplicar esta teoría es la existencia del riesgo permitido o no permitido respecto del caso concreto. Para esto Roxin en la lectura propone varias fórmulas que explican cómo puede dejarse de imputar tipos penales. Para efectos del desarrollo del trabajo y la consecución de los objetivos de este, se nombrarán las situaciones que explica Roxin para sustentar la teoría de la imputación al tipo objetivo, que nos sirvan para nuestra exposición.

Hay situaciones respecto del riesgo mencionado en donde este se disminuye por el actuar del agente y que aun así resultan en una conducta típica menos grave que la de que hubiera resultado de abstenerse de intervenir en la situación<sup>38</sup>. Existen otras donde se da el caso en que la persona ha “creado un riesgo jurídicamente relevante”, pero dicho riesgo es permitido<sup>39</sup>. En situaciones que se acomoden a lo anteriormente establecido es fácil aceptar que por evitar un mal mayor se resulte en cometer una conducta tipificada en la ley penal, y no se impute el delito a la persona, toda vez que su relevancia jurídica es menor a la que se hubiera causado dejando ocurrir lo inicial; o que en ejercicio de una actividad riesgosa pero aceptada por el derecho como conducir, se efectúe un resultado típico y no se impute el delito ni bajo culpa y mucho menos dolo, por estar dicha actividad totalmente acomodada a las normas.

Hay discusión sobre la definición de riesgo permitido pero nos remitimos a la síntesis hecha por Roxin de varios trabajos elaborados sobre el tema. El riesgo permitido según lo anterior es “una conducta que crea un riesgo jurídicamente relevante, pero que de modo general está permitida y por ello, a diferencia de las causas de justificación, excluye ya la imputación al tipo objetivo”<sup>40</sup>.

No obstante, el argumento de Roxin lleva a sostener que aún realizando una persona una actividad riesgosa que no está permitida, hay casos en que puede haber exclusión de imputación. En relación, se mostrará la situación que refleja un argumento a favor de la hipótesis planteada sobre la problemática propuesta para la presente revisión.

---

37. *Ibidem*.

38. Ver ejemplo de la piedra que vuela a la cabeza de otro. *Ibidem*.

39. *Ibidem*.

40. *Ibidem*.

El alcance del tipo tiene mucho que ver con lo que se pretende revisar en el trabajo. Esto es concretamente el fin de la protección de la norma; y se sostiene que “cada vez se impone más la opinión de que pese a la realización de un peligro no cubierto por el riesgo permitido en el caso concreto aún puede fracasar la imputación en que el alcance del tipo no abarca resultados de la clase de los producidos, en que el tipo no está destinado a impedir tales sucesos”<sup>41</sup>. Entonces, donde existe un nexo causal perfectamente adecuado con el riesgo no permitido, se excluye la imputabilidad de la consecuencia si incluso cumpliendo con el deber de cuidado ese resultado se hubiese dado, pues el objetivo de la norma no se hubiera alcanzado de todas formas.

En relación, se desprende la importancia de la atribución a la esfera de responsabilidad ajena. Dice Roxin, “el fin de la protección del tipo penal tampoco abarca ya aquellos resultados cuya evitación cae dentro de la responsabilidad de otro”. En caso que por una infracción al deber objetivo de cuidado se diera un resultado lesivo a un bien jurídico, no habría imputación del tipo penal si en la situación ha intervenido un tercero calificado que tenía un deber mayor de protección y cuidado.

Por consiguiente, aún superando los niveles de riesgo permitido, y ejecutando una acción imprudente, si se diera un resultado típico, este no puede imputársele al agente si ocurriera y se comprobara que ha habido responsabilidad de otro sujeto que debe prestar unas condiciones especiales adecuadamente para prevenir daños como los causados.

#### **4. LA RELACIÓN ENTRE LA TEORÍA DE LA IMPUTACIÓN OBJETIVA Y LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL DEL ESTADO**

##### **4.1. La materialización del riesgo creado por el Estado**

A continuación se hará un análisis sobre el punto que atañe al objetivo del trabajo el cual es la comprobación de la hipótesis, y la respuesta al problema planteado inicialmente.

Este es el supuesto de la realización del riesgo no permitido específicamente en cuanto a la inimputabilidad por razón del alcance de la norma de cuidado, y la atribución de responsabilidad ajena. Precisamente con base a estas fórmulas de

41. *Ibidem*.

inimputabilidad de la teoría de la imputación objetiva pretendemos demostrar que al ejecutar una acción que supera los niveles de riesgo permitido en el tránsito como ir a exceso de velocidad, o hablar por un equipo de comunicación celular sin el uso de un accesorio manos libres, puede no atribuirse responsabilidad al agente que contraviniendo el deber de cuidado provoque un accidente que le genere la muerte a otra persona, toda vez que el accidente ha sido producto de una falla en el servicio del Estado, el cual tenía la absoluta responsabilidad y obligación de realizar esfuerzos por prevenir o evitar la tragedia. Esto argumentándose a partir de que aún cumpliendo con el deber de cuidado el resultado hubiera sido el mismo que el ocurrido sin seguir los límites de riesgo, ya que por un defecto en la vía o mala señalización, hubiera sido imposible evitar el acontecimiento.

Jamás podría concebirse que el Estado como ente garantista de la seguridad y protección de sus habitantes pueda permitir la ocurrencia de riesgos en los que se genere un alto peligro para los usuarios de sus vías públicas. De suyo es que el Estado garantice el buen funcionamiento y manejo de las carreteras, so pena de incurrir en lo que se ha denominado como falla en el servicio, lo que a su turno ha de generar un desplazamiento en la esfera de la responsabilidad del agente hacia la esfera de responsabilidad estatal.

#### **4.2. Acercamientos jurisprudenciales**

Siguiendo las pautas del trabajo que hemos venido desarrollando, resulta más que pertinente realizar una mirada más analítica que descriptiva de lo que jurisprudencialmente se ha considerado acerca de la esfera de responsabilidad estatal en los accidentes de tránsito, donde lo que se ha venido sosteniendo como falla en el servicio constituye causal de exoneración de responsabilidad al agente que incurre en el nexo causal del accidente, trasladando dicha responsabilidad hacia un tercero, que para efectos de nuestra investigación ha de ser el Estado, por ser ente garantista de la seguridad y debida protección de sus administrados a través del debido funcionamiento de sus vías públicas.

En ese sentido, la sentencia 15854 de octubre 20 de 2005 de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado analiza la responsabilidad del Estado, más concretamente del municipio de Buga, por la muerte de un niño de 6 años de edad al ser arrollado por una moto de competencia durante una válida de motociclismo.

En primer lugar en la sentencia se argumenta que las competencias de carácter deportivo tales como las de automovilismo o motociclismo que han

de realizarse en vías públicas, acarrear el forzoso cumplimiento de aquellas funciones especialísimas que están a cargo de la entidad que autoriza dichas competencias, en su condición de administrador y guardián de los bienes de uso público y en virtud de sus calidades de máxima autoridad de tránsito y de policía en el territorio donde las ejerce.

Así, advierte la Sala que el daño causado en ejercicio de alguna de tales actividades deportivas, sin perjuicio de su licitud, puede llegar a imputarse al Estado a título de falla en el servicio cuando dicho daño proviene de una omisión del Estado en el debido cumplimiento de sus deberes y obligaciones relativas a la prevención de riesgos y a la real protección y bienestar de las personas en su territorio.

Al respecto, la sentencia resalta un fragmento de la sentencia proferida el 26 de octubre de 1951 por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia:

*“en tratándose de actividades privadas, cada cual puede ejecutar acciones peligrosas asumiendo el riesgo que pueda correr en su aventura, mientras con ella no quebrante derechos ajenos, pero en tratándose de bienes del Estado, cuyo uso y goce corresponden por derecho a los particulares (C.C., art. 674), el Estado tiene el deber de mantenerlos en condiciones de ser usados sin riesgos innecesarios y previsibles, sin que valga la excusa de que haciendo la advertencia de ese riesgo se libra de responsabilidad culpable; eso lo veda el primordial deber de velar por la seguridad de las personas y de su patrimonio, que es más imperiosa en lo que se refiere a la administración de los bienes que forman el dominio público y que están destinados para el uso o servicio público”.*

*“La autoridad pública administra las rutas. Un adecuado servicio impone que estas se mantengan en condiciones de uso para todas las personas según sus necesidades. Condiciones que no solo se refieren al buen estado de las vías sino a una adecuada señalización de las zonas o lugares de peligro. Estas son medidas para la utilización normal y ordinaria y su ausencia o deficiencia puede comprometer la responsabilidad estatal. En cambio, cuando se permita una utilización excepcional, en especial cuando esta excepcionalidad revista ciertas condiciones de peligrosidad, deben esas mismas autoridades extremar las medidas de seguridad. Estas, y es apenas lógico, deben concordar o armonizar con el mayor o menor riesgo que se corra según sean las circunstancias*

*reales. La obligación constitucional de velar por la vida, honra y bienes de las personas exige un eficaz, adecuado, permanente y proporcional desarrollo”.*

Se da fe en la sentencia que la insuficiencia por parte del Estado en materia de seguridad de los ciudadanos que presenciaban la competencia deportiva fue tal, que se probó que no se colocaron las debidas vallas, ni lazos, ni obstáculos para asegurar a los peatones de las máquinas de carrera.

Inexplicable resulta que el Estado hubiera dejado la total administración del evento deportivo en cabeza del club que lo desarrolló, pues de suyo es que el municipio debió prever las condiciones mínimas de seguridad para la correcta realización del acontecimiento. “*Convertir las calles de la ciudad en pistas de carreras, es una decisión que acarrea para el municipio la obligación de garantizar la seguridad y el bienestar de los habitantes y visitantes de la ciudad*”, aclara la sentencia.

En cuanto a la defensa interpuesta por el municipio, se encuentra el principal argumento de tratarse de un hecho imputable a la culpa exclusiva de la víctima. Sin embargo la Sala aclaró que el hecho de la víctima por tratarse de una causa extraña y exclusiva impone la carga de la prueba de que se trató de un hecho imprevisible o irresistible; sin embargo, de no ser así, es decir por tratarse de un hecho previsible y resistible para la entidad que lo invoca, es decir el municipio de Buga, se materializa una falla en el servicio, toda vez que dicha entidad tenía el deber legal de prevenir o resistir el suceso. Concluye la Sala que la ocurrencia del hecho no constituye una causa extraña, en consideración a que el proceder de la víctima no fue irresistible ni imprevisible para el municipio.

Imputa entonces la sentencia responsabilidad al municipio de Buga debido a que el alcalde municipal es la autoridad encargada de la administración de las vías urbanas con sujeción a la ley, a lo que de suyo tiene que dicha autoridad ha de conocer que estas son bienes de uso público y como tales están destinados al uso y goce de las personas en virtud de las necesidades urbanas que eventualmente surjan. Asimismo el alcalde es la primerísima autoridad policial y como tal está facultado para impartir órdenes a la Policía Nacional con el fin de procurar el bienestar de los habitantes del municipio.

Con todo, considera la Sala que en el momento en que el municipio de Buga, encargado de la administración de los bienes de uso público de dicho sector, autorizó la realización de la primera válida de motociclismo, sometió a los ciudadanos a un mayor riesgo e incrementó automáticamente para sí las obligaciones de garantizar el bienestar y la seguridad de estos.



Por su lado, la sentencia 16398 de junio 5 de 2008 de la misma corporación, advierte responsabilidad Estatal en la ocurrencia de un accidente de tránsito bajo el cual muere la persona en cuestión. Los hechos recaen sobre una carretera, cuya calzada en determinado tramo se encontraba en proceso de reparación, sobre los cuales no existían señales luminosas reflectivas, ni mucho menos alumbrado público, que permitiesen a los vehículos percatarse de la condición de la vía.

Así, establece la sentencia que la realización de obras en las vías públicas generan múltiples riesgos tanto para quienes intervienen en las obras como para los terceros usuarios. Estos riesgos son los que deben ser en lo posible mitigados, es decir, reduciéndolos a través del empleo adecuado de señales preventivas que los adviertan; asunto que en el presente caso no fue contemplado por la entidad encargada y obligada de realizar dicha prevención.

De la misma manera destaca la Corte que sí se encuentra comprobado el nexo causal existente entre la ausencia de señales preventivas en la obra de construcción del separador de la vía en cuestión y el accidente en el que la víctima resultó muerta. En lo que respecta a la imputabilidad al Instituto Nacional de Vías, en el entendido de que el accidente se produjo como resultado de una falla en el servicio de administración y debido mantenimiento de una vía pública por la inexistencia de señales preventivas, resulta acreditado que la variante en cuestión hace parte de la red de carreteras que se encuentran a cargo de la nación. Lo que no desemboca en conclusión distinta a la que apunta a la obligación del Instituto Nacional de Vías de mantener las debidas señalizaciones de las vías, sobre todo aquellas que por encontrarse en proceso de reparación y obra, acarrear un mayor riesgo o peligro para los usuarios de las mismas. Precisa la Sala que

*“la falta de alumbrado público en la vía o de la iluminación respectiva, si bien, en principio, corresponde al municipio o a la empresa prestadora del servicio de energía o en subsidio al municipio respectivo, lo cierto es que la administración de esa vía estaba a cargo del Invías, por manera que dicha entidad debía verificar, en todo momento, las condiciones de iluminación de la misma, más aún si allí se estaban realizando unos trabajos públicos que no tenía la respectiva señalización.”*

Sin embargo en el caso concreto entra a jugar rol de suma importancia el hecho de que la víctima se encontraba en estado de embriaguez, hecho que genera la concurrencia de culpas entre la misma víctima y la entidad a la cual se le imputa la falla en el servicio.

Hemos de aclarar que este caso resulta sumamente importante para nuestra investigación pues nos permite afianzar algunos conceptos sobre la Teoría de la Imputación Objetiva, la cual se ha venido tratando a lo largo del presente.

Resulta pertinente en lo que respecta al presente caso concreto, analizar la teoría desarrollado por Roxin denominada “*La atribución a la esfera de responsabilidad ajena*”. Así podemos decir que en la sentencia del motociclista que chocó contra el separador que no se encontraba debidamente señalado preventivamente, aun cuando la víctima se encontrase en estado de embriaguez leve, el factor relevante y determinante en la ocurrencia del hecho está dado en el primeramente señalado. Así lo determina dicha teoría, en virtud de la cual la esfera de responsabilidad de A (motociclista) se desplaza a B (Estado), por tratarse del sujeto en el que recae la responsabilidad en la falla en el servicio, sin la cual no se hubiera producido el resultado, máxime si se tiene en cuenta que en la sentencia se narran distintos casos en los cuales se habían presentado accidentes en el mismo sector y por las mismas causas, cuyas víctimas no se encontraban bajo los efectos de bebidas embriagantes.

En ese sentido, estamos frente a un caso en el que el Estado no puede darse con la posibilidad de correr el riesgo de no mantener sus vías públicas debidamente señalizadas e iluminadas, más aun si se tiene que dicha entidad asume la posición de garante frente a sus administrados. Así, explica Roxin a través de la teoría tratada que

*“La ratio de la exclusión de la imputación en estos casos estriba en que determinados profesionales, dentro del marco de su competencia respecto de la eliminación y vigilancia de fuentes de peligro, son competentes de tal modo que los extraños no tiene que entrometerse. Ahora bien, entonces la consecuencia político-criminalmente coherente de dicha asignación de competencia es exonerar al primer causante de las consecuencias que sean provocadas por una conducta dañosa del profesional”<sup>42</sup>.*

## 5. CASO HIPOTÉTICO

Se va conduciendo por la Avenida Circunvalar con exceso de velocidad. En una curva, A pierde el control y choca contra una casa causándole la muerte a dos de sus habitantes.

---

42. *Ibidem*.

Si se aplica la teoría de la imputación objetiva, se puede ver que A crea un riesgo no permitido por el derecho (que es conducir a mayor velocidad de la permitida) y que, al parecer, dicho riesgo se concreta en un resultado que es una conducta típica (la muerte de las dos personas). Sin embargo, al analizarse con mayor profundidad el caso, se ve que en esa precisa Avenida han ocurrido, a lo largo de los años, varios accidentes con circunstancias parecidas<sup>43</sup>. Si se mira los parámetros que se han establecido sobre las características generales de las vías<sup>44</sup>, estas no deberían contener elementos tales como curvas sin tangentes o peralte que no permiten a los vehículos seguir con su trayectoria, o curvas muy cerradas a continuación de rectas largas<sup>45</sup>. Basta con haber transitado por la vía Circunvalar en la ciudad de Bogotá para ver que esta avenida contiene, entre otros, dichos problemas de diseño señalados.

A partir del análisis de las sentencias del Consejo de Estado, puede darse una responsabilidad por parte de la Administración cuando se viola la posición de garante a partir de la creación de un riesgo que termina materializándose en un resultado tipificado en la ley penal. Al hablarse de la responsabilidad extracontractual del Estado y en especial de la falla en el servicio, puede verse que se da dicha teoría de responsabilidad estatal, ya que se considera, que un mal diseño de una vía, puede configurarse como una mala prestación de un servicio público. Por lo tanto, dándose responsabilidad extracontractual por falla en el servicio, en vista del riesgo creado, se puede ver que el peligro que se materializa en el resultado no es el causado por A al ir más rápido de lo permitido sino el del Estado por la mala construcción de una vía. Es este último, ya que por más que A haya o no violado el deber de cuidado, es muy probable que también hubiera padecido del accidente y se hubiera dado el resultado tipificado, demostrándose de esta manera que el riesgo determinante es el de la condición de la vía y no otro. O también puede analizarse bajo el entendido que genera un riesgo mayor la ineffectividad en la prestación de los servicios públicos, que el mismo hecho de ir a exceso de velocidad; por lo tanto la esfera de responsabilidad se traslada de quien iba conduciendo por encima del riesgo permitido a un factor ajeno.

43. Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección 3ra. Proceso 13338 (M.P. Ricardo Hoyos, 15 de junio del 2000).

44. SÁNCHEZ, A. & MARTÍNEZ, M. (1991). *La accidentalidad y sus causas*. Capítulo 2. *Seguridad en el transporte*. En Unisur (eds.) Bogotá, Colombia, págs. 47-97.

45. *Ibidem*.

## 6. CONCLUSIÓN

A manera de conclusión, hemos de resaltar que el presente trabajo fue encaminado a la realización de un análisis crítico puesto que propone una mirada alternativa a los modelos de imputación tradicionalmente utilizados hoy día en Colombia. De esta manera cabe resaltar el papel preponderante del Estado como máximo garante de la seguridad y protección de sus asociados, es decir, administración y administrado. La seguridad ha de expresarse a través del buen estado y mantenimiento de las vías públicas, debida señalización y el diseño estructural adecuado que conlleve a disminuir los riesgos adquiridos al ejercer una actividad peligrosa, so pena de incurrir en responsabilidad estatal cuyo origen no es otro que la falla en el servicio del mismo Estado.

Esto quiere decir que la esfera de responsabilidad del usuario conductor se ve disminuida frente a la inoperancia del Estado, debido a que no es admisible que el Estado resulte ileso cuando posea responsabilidad y adicionalmente ceda una carga mayor a los usuarios debido falta de diligencia.

Ha tenido que venir imponiéndose una subcultura de una nueva forma de conducción defensiva, pues no basta con adoptar un deber de cuidado sino que adicionalmente se tiene que asumir la responsabilidad que debería recaer sobre el Estado. Así, en las carreteras dadas sus condiciones terminan por generar mayores distracciones y estrés en el usuario que deriva en que se disminuye su capacidad de reacción al tener que pensar en un mayor número de variables. Resulta a todas luces ilógico que los usuarios de las vías públicas, las que se encuentran bajo el control y administración del Estado, además de emplear y ejercer el deber de cuidado y pericia frente a lo que se conoce como una actividad cuyo riesgo se encuentra permitido y amparado por el derecho, tenga que sufrir un mayor gravamen o carga de diligencia debido al aumento desproporcionado del riesgo que nace de las deficientes políticas del Estado materializadas en la defectuosa condición de las vías.

Con todo, a lo largo del trabajo hemos desarrollado esta problemática desde la perspectiva garantista del Estado frente a los usuarios, cuyo fin fue determinar la real responsabilidad en los accidentes de tránsito; lo anterior sin perjuicio de la debida carga de cuidado que han de ejercer los conductores, pero teniendo en cuenta la carga de responsabilidad y obligación del Estado con el fin de administrar una justicia real y efectiva, es decir darle a cada quien lo que verdaderamente se merece.

Es por todo lo anterior que se propone dar un paso en la idea de una verdadera labor del Estado en cumplir con sus obligaciones. Sin embargo, dada la realidad

de Colombia, en la cual los esfuerzos de la Administración son insuficientes para el cumplimiento de las garantías a cargo de esta, es común que ocurran hechos desafortunados constantemente en donde la inacción del Estado es un factor predominante para que se den. En estas situaciones se ven afectadas no solo las víctimas de los accidentes, sino los mismos actores a los que se les imputa el resultado típico; es por esto que pretendemos incitar a que se tome conciencia sobre lo expuesto y comprobando una falla en el servicio del Estado que sea preponderante para el resultado ocurrido, se traslade la responsabilidad de la conducta típica del agente a quien incumplió más gravemente un deber de cuidado de mayor importancia que además es respecto de toda la sociedad.

## BIBLIOGRAFÍA

- ABERASTURY, P. (2008), "Responsabilidad del estado". Departamento de Publicaciones, Facultad de Derecho, Universidad de Buenos Aires. 223-224.
- Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT). Ley 769 de 2002. 6 de julio de 2002 (Colombia).
- Constitución Política de Colombia (Const.). Art. 24. 7 de junio de 1991 (Colombia).
- Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Proceso 10981 (C.P. Ricardo Hoyos Duque, 30 de julio de 1998).
- Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Proceso 15740 (C.P. Ruth Stella Correa, 20 de septiembre de 2007).
- Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. (M.P. José J. Gómez, 30 de junio de 1962).
- Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal. (M.P. Álvaro Orlando Pérez Pinzón, 20 de abril de 2006.).
- GÓMEZ MARAVER, M. (2011). El principio de confianza en derecho penal, <http://www.zaralibro.com/node/1187>. 4 de mayo de 2011.
- HERNÁNDEZ VALBUENA, G. (2008). "La Defraudación de la Confianza Legítima Aproximación Crítica Desde la Teoría de la Responsabilidad del Estado". Universidad Externado de Colombia. 107.
- HIDALGO AIRA, M.A. (2011) "El principio de confianza como criterio normativo de la imputación penal ¿Por qué debemos confiar aun en él?". <http://blog.pucp.edu.pe/item/26305/el-principio-de-confianza-como-criterio-normativo>, 5 de mayo de 2011.
- MANRIQUE, J. (2009). *Protección constitucional del derecho a la educación y responsabilidad estatal por falla en el servicio de la educación*. Aparte 2. Responsabilidad de la Administración, p. 96. Tesis de Grado para el título de Magíster. Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia. <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/10336/1254/7/4079127.pdf>

- MAYA, N. (2000). *La responsabilidad del Estado por error jurisdiccional*. Aparte 1.2, La Responsabilidad del Estado, pp. 21-22. Tesis de grado. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia. [www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis01.pdf](http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis01.pdf)
- PATIÑO, H. "Responsabilidad extracontractual y causales de exoneración". <http://foros.uexternado.edu.co/econstitucional/index.php/derpri/article/viewFile/555/525>, 4 de mayo de 2011.
- Revista *Semana* (30 de marzo de 2011). "¿Usted está dispuesto a manejar a la defensiva?". Obtenido 3 de mayo de 2011.
- ROXIN, C. (1997). La imputación al tipo objetivo, Parte 11, pp. 345-411. En *Civitas* (eds.). *Derecho penal: parte general*. Traducción de Luzón, D.M. título original: *Strafrecht. Allgemeiner Teil, Band. 1: Grundlagen. Der Aufbau der Verbrechenslehre*. Madrid, España.
- SÁNCHEZ, A. & MARTÍNEZ, M. (1991). La accidentalidad y sus causas. Capítulo 2. *Seguridad en el Transporte*. En Unisur (Eds.) Bogotá, Colombia. 47-97.
- VIDAL, J. (1980). La responsabilidad del Estado. En Biblioteca Banco Popular (eds.). *Derecho Administrativo*, Séptima edición. Bogotá, Colombia, 433.