



19/5
27/3

Señores

**JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO
DE GUADALAJARA DE BUGA**

E. S. D.

Radicación: **76111-33-33-001-2018-00103-00**
Medio de control: **REPARACIÓN DIRECTA**
Demandante: **FERNANDO ARAQUE PATIÑO y otros**
Demandado: **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS y otros**

FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 76.331.466 y portador de la tarjeta profesional No. 173.060 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi condición de apoderado judicial del **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS**, de conformidad con el poder conferido, cuya personería respetuosamente solicito sea reconocida, estando dentro del término legal conferido, procedo a dar contestación de la demanda de la referencia, en los siguientes términos:

RESPECTO DE LAS DECLARACIONES Y CONDENAS

Me opongo a que sean declaradas favorablemente, ya que en el presente proceso la RESPONSABILIDAD DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS no podrá ser fallada por la RESPONSABILIDAD PRESUNTA, deberá tenerse en cuenta el SISTEMA DE FALLA PROBADA, toda vez que la víctima directa al momento de ocurrir el accidente -DANIEL ARAQUE RUIZ- desarrollaba una ACTIVIDAD PELIGROSA¹ (conducción de motocicleta) que imponía diligencia, pericia y cuidado, buen mantenimiento del vehículo en que se movilizaban, cumplimiento de las normas de tránsito (casco protector, velocidad, deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo, etc. Conforme a las voces del artículo 94 y 95 del Código de Nacional de Tránsito Terrestre).

De entrada esta autoridad administrativa plantea la oposición a todas y

¹ Consejero ponente: RAMIRO SAAVEDRA BECERRA Bogotá D.C., once (11) de mayo de dos mil seis (2006) Radicación número: 20001-23-31-000-1998-02939-01; 20001-23-31- 000-1997-03334-01 (14694)





144

cada una de las pretensiones de la parte actora, porque como quedará demostrado en el discurrir de esta contestación de la demanda, **no existe relación de causalidad directa, inmediata y exclusiva entre el hecho y el daño que sea imputable al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS**; por cuanto, la evidencia allegada con la demanda, carece de poder de convicción y por tanto resulta insuficiente para enrostrar responsabilidad al precitado Establecimiento Público, por los presuntos daños sufridos por los aquí demandantes. Por el contrario, de las pruebas que se acompañan al libelo, se logra evidenciar como causa eficiente del hecho dañoso que tuvo lugar el día 09 de agosto de 2016, es únicamente atribuible a la víctima directa, razón por la cual que en el presente asunto se configura la culpa exclusiva de la víctima. Asimismo, la excepción denominada **Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva**, como quiera que el lugar descrito en la demanda donde se afirma aconteció el siniestro no se encuentra bajo la gobernabilidad del INVIAS, ya que tal como se expondrá más adelante, la misma fue entregada a la entidad que se distingue con el nombre de INCO (hoy la ANI²) mucho antes de la ocurrencia del hecho dañoso que aquí se ventila; circunstancia, por la cual el INVIAS desde el momento de aquella relación contractual no ha tenido ningún tipo de injerencia en la administración y menos aún, en el mantenimiento de la carretera Buenaventura - Buga, específicamente a la altura del kilómetro 90 + 650 metros, no hace parte de la Red Vial a cargo del Inviás, se encuentra aún a cargo de la ANI. Por ello, no existe fundamento legal y jurisprudencial alguno que permita enrostrar la responsabilidad administrativa de mi prohijada.

RESPECTO DE LOS HECHOS

AL HECHO PRIMERO: Es cierto, así se desprende de la prueba documental aportada con la demanda.

AL HECHO SEGUNDO: Es cierto, así se desprende de la prueba documental aportada con la demanda.

AL HECHO TERCERO: No me consta, aseveración que deberá ser probada debidamente dentro del proceso de la referencia.

² La Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, es una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte, según decreto 4165 del 03 noviembre de 2011.





145
75

AL HECHO CUARTO: No me consta, señalamiento que debe probado o por lo menos ratificado para ser considerado como cierto.

AL HECHO QUINTO: Es parcialmente cierto, como quiera que no se contextualiza en debida forma los pormenores de cómo ocurrió el accidente que permita evidenciar realmente el desarrollo del suceso; no obstante, de la prueba documental que acompaña el escrito de la demanda se puede establecer, en efecto, el fallecimiento de quien en vida respondía al nombre de DANIEL ARAQUE PATIÑO RUIZ el día 09 de agosto de 2016, como el resultado de un accidente de tránsito, así como la existencia de un Informe Policial de Accidente de Tránsito No. 00001905, elaborado por el patrullero WILLIAM NIÑO GALLARDO, en el que el policial hace una descripción del lugar del siniestro y plantea una mera hipótesis, pero sin detenerse en el análisis dentro de un abanico de variables, razón por la cual no puede *per se*, tenerse por cierta que el fatal desenlace sea con ocasión a la existencia de hueco, del que no hace ni siquiera la individualización, esto es, no determinó el ancho, largo y profundidad, elementos esenciales para establecer técnicamente si en verdad se trata de un hueco o un descascaramiento de la capa asfáltica, situaciones muy diferentes desde la técnica que conllevan a calificar si tiene o no la potencialidad de lograr el volcamiento de un vehículo. En igual sentido, el funcionario en dicho informe obvio sin razón alguna hacer la valoración del evidente exceso de velocidad por parte del conductor de la motocicleta, de la que, dicho sea de paso, se trata de una motocicleta de alto cilindraje, según las especificaciones anotadas, como se infiere de la huella de arrastre de 77.9 metros, lo que desnuda la violación a las normas de tránsito, toda vez que para ese tramo se tiene una restricción de una velocidad máxima de 50 kilómetros por hora, que de haberlo atendido no habría ocurrido su fallecimiento. Es por ello, que no es de recibo que con el solo IPAT se pretenda establecer el nexo causal, aun cuando se evidencia que carece de objetividad, dado que pese a la evidencia de otras variables no fueron objeto de su examen, bien sea para haberlas desestimado. Ahora, no se puede perder de vista que ese informe fue elaborado mucho después de la ocurrencia del accidente, es decir que no se trata de un testigo directo del acontecimiento. Aspecto que desarrollaremos más adelante.

AL HECHO SEXTO: No es cierto, como quiera que no podrá ser fallada por la RESPONSABILIDAD PRESUNTA, deberá tenerse en cuenta el SISTEMA DE FALLA PROBADA, toda vez que la víctima directa al momento de ocurrir el accidente realizaba una actividad considerada doctrinaria y





jurisprudencialmente como peligrosa; además, tal cual se enunciaba de entrada, que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, para el momento del hecho dañoso e incluso a la fecha no tiene injerencia alguna en la administración y mantenimiento de la carretera donde se consumó el lamentable deceso del señor DANIEL ARAQUE PATIÑO RUIZ.

AL HECHO SÉPTIMO: No me consta, deberá ser probado por la parte actora.

AL HECHO OCTAVO: No es cierto, en tanto el lugar que se describe aconteció el siniestro no se encuentra bajo la gobernabilidad del INVÍAS, toda vez que esa carretera fue entregada a la entidad INCO (hoy la ANI³) mucho antes de la ocurrencia del hecho dañoso que aquí se ventila; circunstancia, por la cual el INVÍAS desde el momento de aquella relación contractual no ha tenido ningún tipo de injerencia en la administración y menos aún, en el mantenimiento de la carretera Buenaventura – Buga, específicamente a la altura del kilómetro 90 + 650 metros, por lo que no hace parte de la Red Vial a cargo del INVÍAS, por el contrario está a cargo de la ANI. Por ello, no existe fundamento legal y jurisprudencial alguno que permita enrostrar la responsabilidad administrativa de la entidad que represento.

AL HECHO NOVENO: No es propiamente es un hecho.

AL HECHO DÉCIMO: No me consta, tesis que deberá ser probada debidamente por la parte actora.

AL HECHO ONCE: No es propiamente es un hecho.

AL HECHO DOCE: No me consta, deberá ser probado por la parte actora.

AL HECHO TRECE, CATORCE y QUINCE: No me constan, deberán ser probados por la parte actora.

AL HECHO DIECISÉIS: No me consta, aseveración que deberá ser probada debidamente.

³ La Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, es una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte, según decreto 4165 del 03 noviembre de 2011.





151
447

AL HECHO DIECISIETE Y DIECIOCHO: No son un hecho, obedecen a una actuación procesal.

RAZONES DE LA DEFENSA

Respecto a la responsabilidad administrativa del Estado por daños causados a particulares, la jurisprudencia tradicionalmente adoptada exige la presencia de tres (3) elementos esenciales, a saber: a) Un daño causado a un bien jurídicamente tutelado; b) Una falla en el servicio por acción u omisión, retardo o irregularidad en su prestación; y c) **El nexo causal entre el daño y la falla en la prestación del servicio.** Al respecto, la entidad demandada en este caso el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS sólo podrá exonerarse de responsabilidad alegando y probando fuerza mayor, **hecho exclusivo de la víctima o hecho determinante de un tercero.**

En la responsabilidad administrativa por falta o falla del servicio y de conformidad con los parámetros sobre los cuales fue inicialmente estructurada esa teoría se dan tres elementos constitutivos esenciales, a saber: una falta o falla del servicio **que debe ser plenamente acreditada;** un daño y una **relación de causalidad entre la falla y el daño.** La esencialidad de esos tres elementos llega al extremo de que faltando uno de ellos no se configura la responsabilidad administrativa. En nuestro sistema corresponde al interesado en la indemnización, probar la falla del servicio, la existencia del daño con todas las características que lo hacen indemnizable y la relación de causalidad.

El problema de la responsabilidad del Estado debe resolverse con base en lo prescrito en el artículo 90 de la Carta Política, el cual prevé cuándo será el Estado responsable patrimonialmente por daños antijurídicos, norma que a su tenor dispone:

"ARTICULO 90. El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas."

En sentencia del 5 de octubre de 2011, la Subsección C, de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, interpretó el precitado texto Constitucional, señalando que:

"La responsabilidad del Estado consagrada en el artículo 90 de la Constitución Política, se fundamenta en dos elementos, a saber: El daño



30



antijurídico y, ii) la imputación del mismo a una autoridad en sentido lato o genérico.

"El inciso primero del texto constitucional antes señalado, es del siguiente tenor literal:

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

"(...)"

"Y es así, como la jurisprudencia de esta corporación lo ha entendido, diciendo lo siguiente:

"porque a términos del artículo 90 de la Constitución Política vigente, es más adecuado que el juez aborde, en primer lugar, el examen del daño antijurídico, para, en un momento posterior explorar la imputación del mismo al Estado o a una persona jurídica de derecho público.

"La objetivización del daño indemnizable que surge de este precepto constitucional, como lo ha repetido en diversas oportunidades la Sala, sugiere que, en lógica estricta, el juez se ocupe inicialmente de establecer la existencia del daño indemnizable que hoy es objetivamente comprobable y cuya inexistencia determina el fracaso ineluctable de la pretensión".

"Por consiguiente, el primer aspecto a estudiar en los procesos de reparación directa es lo relativo a la existencia del daño, por cuanto si en el proceso no se logra establecer la ocurrencia de este, se torna inútil cualquier otro análisis y juzgamiento.

"Como lo ha señalado la Sala en ocasiones anteriores, el primer aspecto a estudiar en los procesos de reparación directa es la existencia del daño puesto que, si no es posible establecerla ocurrencia del mismo, se torna inútil cualquier otro juzgamiento que pueda hacerse en estos procesos.

"Así las cosas, es claro que la cláusula general de responsabilidad patrimonial del Estado —en materia contractual y extracontractual—, contenida en el artículo 90 ibidem, se soporta única y exclusivamente en los elementos antes referidos de daño antijurídico e imputación.

"La Corte Constitucional refiriéndose a la posición asumida por la





531
679

sección tercera de esta corporación, ha precisado los alcances del inciso primero artículo 90 de la Carta, en los siguientes términos:

"Son dos las condiciones indispensables para la procedencia de la declaración de la responsabilidad patrimonial con cargo del Estado y demás personas jurídicas de derecho público, a saber el daño antijurídico y la imputabilidad del daño a alguna de ellas.

"La noción de daño antijurídico es invariable cualquiera sea la clase (contractual o extracontractual o el régimen de responsabilidad de que se trate; consistirá siempre en la lesión patrimonial o extrapatrimonial que la víctima no está en el deber jurídico de soportar"⁴.

Conforme a la jurisprudencia anterior debe establecerse entonces, en cada caso, si existen los elementos previstos en esta disposición para que surja responsabilidad a cargo del Estado.

En este caso, la demanda se fórmula como consecuencia de los daños producidos tras la ocurrencia de un accidente de tránsito, de manera que la actividad generadora del daño, esto es, la conducción de una motocicleta es una de aquéllas que ha sido tradicionalmente considerada una **actividad peligrosa**.

En relación con la responsabilidad que surge de los daños causados por actividades peligrosas, se ha dicho:

El responsable por el hecho de cosas inanimadas es su guardián, o sea quien tiene sobre ellas el poder de mando, dirección y control independientes.

Y no es cierto que el carácter de propietario implique necesaria e ineludiblemente el de guardián, pero sí lo hace presumir como simple atributo del dominio, mientras no se prueba lo contrario.

De manera que si ha determinada persona se le prueba ser dueña o empresaria del objeto con el cual se ocasionó el perjuicio en desarrollo de una actividad peligrosa, tal persona queda cobijada por la presunción de ser guardián de dicho objeto, pues aun cuando la guarda no es inherente al dominio, sí hace presumirla en quien tiene el carácter de

⁴ Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección O Sentencia 1997-04160 de octubre 5 de 2011 C.P. Olga Mélida Valle de De La Hoz





0-51
281

propietario.

En otras palabras, la responsabilidad en principio estaría en cabeza del dueño, por el hecho de que las cosas inanimadas provienen de la calidad de que el guardián de ellas presúmase tener. En relación con los daños causados con los objetos inanimados, la doctrina ha distinguido entre el guardián de la estructura y el guardián del funcionamiento, para concluir que el primero debe responder por los daños derivados de los vicios de éstos y el segundo por los derivados de la actividad a la cual se destinan. En el caso que nos ocupa, al parecer se exterioriza la segunda situación, razón suficiente para concluir que el hoy occiso DANIEL ARAQUE PATIÑO RUIZ, quien venía conduciendo la motocicleta debería responder por todos los perjuicios que se reclaman en la demanda.

La aplicación correcta de este conjunto de conceptos, en el juzgamiento de daños inferidos por el mal funcionamiento del servicio, exige de ciertas puntualizaciones, pues no es verdad, como muchos piensan, que para obtener la indemnización por parte del Estado siempre le basta al reclamante comprobar la omisión del servicio, su retardo o su prestación deficiente.

Veamos:

LA FALLA DEL SERVICIO DEBE SER PLENAMENTE ACREDITADA POR PARTE DE LOS DEMANDANTES

El aspecto fundamental para dirimir este asunto será el análisis que se haga frente al nexo de causalidad, elemento de vital importancia dentro de los requisitos que se exigen para que surja la responsabilidad civil extracontractual. Como su nombre lo indica **nexo de causalidad** es la relación, el vínculo, que debe existir entre el hecho y el correspondiente daño. Si no hay nexo causal no surge la responsabilidad civil.

La tesis de "**causalidad adecuada**", sostiene que los fenómenos que concurren a un resultado son de varias categorías. Unos de incidencia determinante que son causas y otros de incidencia menos determinante que son las condiciones. Dentro de las verdaderas causas, es decir, excluyendo las condiciones, debe seleccionarse la más determinante, es decir, la causa adecuada al resultado.

Para adoptar cualquier decisión en este caso con fundamento en las



33



151
151

pruebas aportadas al proceso, es indispensable que el operador jurídico se encuentre convencido por ellas, es decir, que se encuentren en estado de **certeza** sobre los hechos que declaran. Si las pruebas no alcanzan a producir esa convicción, porque no existen o porque pesa en su espíritu por igual en favor y en contra, o más en favor de una conclusión, pero sin despejar completamente la duda razonable, no podrán apoyarse en aquellas para resolver. **La parte actora tiene la carga de la prueba de lo que afirma**, es decir, probar que el señor DANIEL ARAQUE RUIZ falleció el día 09 de agosto de 2016 en la vía que del municipio de Buga (V) conduce al puerto de Buenaventura (V), como consecuencia del mal estado de la vía, a saber, porque la calzada tenía huecos que alteraron la velocidad y dirección del automotor, así como la ausencia de señalización.

Sobre el tema, en ponencia del consejero, doctor Carlos Betancourt Jaramillo, Expediente 10327, se dijo: **"Por la actividad peligrosa ejercitada tanto por la administración como por los particulares, debe acudirse a la falla probada del servicio según la cual quien debe sacar adelante sus pretensiones está en la obligación de demostrar que el demandado fue el causante del daño"**.

Vista la anterior jurisprudencia, se puede establecer que no existe prueba idónea con la suficiencia para acreditar dentro del proceso, la responsabilidad del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS y la falla del servicio que se imputa en la demanda.

Ahora bien, se advierte que con el escrito introductorio se allegó como prueba documental, esto es, el Informe Policial de Accidente de Tránsito No. 000019005 de 09 de agosto de 2016, suscrito por el agente de tránsito William Niño Gallardo, quien se identifica con cédula de ciudadanía No. 88.161.210 y placa 88348, adscrito a la Policía Nacional, en el cual se consigna -entre otras- la siguiente información: lugar o coordenadas geográficas: vía Buenaventura – Buga, kilómetro 90 + 650 metros; clase de accidente: choque; choque con: Objeto fijo: muro; características del lugar: área nacional, sector residencial; diseño: tramo de vía; condición climática: normal; característica de la vía: curva, pendiente, con berma, un sentido, calzada una, carriles dos; superficie de rodadura: asfalto; Estado: con huecos, vía seca, sin iluminación artificial; señales horizontales: línea central amarilla continua, línea de carril blanca: segmentada, línea de borde: blanca; visibilidad: normal.





En cuanto la hipótesis del accidente anotó: el código 306⁵ *LA VIA SE ENCONTRABA UN POCO DE ARENA LA SUPERFICIE NO PE (sic) QUE LAS LLANTAS SE ADIERAN (sic) BIEN A LA MOTOCICLETA*"

De manera que, de lo expuesto, es necesario subrayar que del análisis del anterior medio de prueba y con el cual se pretende configurar la responsabilidad del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, NO se logra establecer el nexo causal, pues, de una parte, tal como se anunciara desde precedencia mi representada no tiene injerencia alguna en la administración y mantenimiento de ese tramo de vía y del otro, por sí solo no se llega a la certeza que la causa eficiente del daño sea la alegada en escrito de la demanda, tanto más, al evidenciar que existió por parte de la víctima directa un exceso de velocidad, de confianza y falta de pericia en el ejercicio de una actividad considerada como peligrosa, máxime cuando lo hacía en una motocicleta de alto cilindraje, que apelando a la descripción se trataba de una vehículo de marca Ducati, modelo Panigale, tipo Deportivas / Naked y cilindrada 1199.

Por tanto, si bien en este caso, la demanda se formula como consecuencia de los daños producidos tras la ocurrencia del accidente de tránsito el 09 de agosto de 2016 en el kilómetro 90 + 600 metros de la carretera que del municipio de Buga conduce al distrito de Buenaventura, acontecimiento en el que perdió la vida lamentablemente el señor DANIEL ARAQUE RUIZ, al momento en que disipara el control de la motocicleta al caer presuntamente en un hueco; sin embargo, debe decirse que pese de encontrarse acreditado con el Informe Policial de Accidente de Tránsito que milita en la foliatura en lo que respecta a la consumación del hecho dañoso, no así en lo que compete al nexo causal edificado en la existencia de un supuesto hueco, del que es del caso subrayar, como quiera que no fue objeto de individualización o descripción técnica, en otras palabras, se desconoce las medidas de ancho, largo y profundidad elementos esenciales para determinar verdaderamente su potencialidad de causar o no un volcamiento de una motocicleta o su defecto se pudo tratar de un descaramiento⁶, el cual si

⁵ Según el manual para el diligenciamiento del formato del informe policial de accidentes de tránsito, adoptado según Resolución 004040 del 28 de diciembre de 2004, modificada por la Resolución 1814 del 13 de julio de 2005, el código 308 corresponde a la hipótesis de "Huecos". *cuando la calzada tenga huecos que alteran la velocidad o dirección de los vehículos*".

⁶ Este deterioro corresponde al desprendimiento de parte de la capa asfáltica superficial, sin llegar a afectar las capas asfálticas subyacentes, en tanto, un bache o hueco, es la desintegración total de la carpeta asfáltica que deja expuesto los materiales granulares lo cual lleva al aumento de la profundidad debido a la acción de tránsito. <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y->





bien da una sensación de no confort, no es menos cierto que en nada pone en peligro a los usuarios que atiendan las reglas de tránsito como la velocidad permitida y hacerlo por la calzada correspondiente, incluso cuando se trata de un vehículo de gran tamaño, como es el que estuvo involucrado en el accidente como deviene de las características que hiciéramos referencia en líneas atrás.

Al propio tiempo, debe decirse que de la valoración del bosquejo topográfico que realizó el policial, se advierte que se trata una carretera en pendiente que cuenta con doble carril con igual sentido, del mismo modo, se observa que la imperfección que se hace alusión se ubica muy cerca a la berma del carril izquierdo, lo que de su evaluación en conjunto, da cuenta que el motociclista contaba con espacio muy amplio para su circulación, así que por la hora de ocurrencia, como las condiciones climáticas -consignadas- gozaba de una buena visibilidad; no obstante por el resultado del accidente, la ubicación del occiso, de la motocicleta y la exagerada huella de arrastre, son muy dicentes que existió una desatención injustificable de las reglas de tránsito, de una parte excedió el límite de velocidad de 50 kilómetros por hora, de otra debió transitar por el carril derecho, lo que a todas luces son indicativas que las consecuencias fatales son imputables únicamente a la víctima directa, dicho en otras palabras, que de haberlas atendido debidamente no hubiese puesto en riesgo su integridad física, como lamentablemente ocurrió; además, no se puede pasar por alto, que conforme a las características de la carretera en la que se destaca la amplitud, la demarcación se evidencia que contaba con las garantías necesarias para una circulación segura que le facultaba realizar cualquier tipo de maniobrabilidad, todo lo cual -se insiste- es demostrativo que el resultado final es imputable solamente a la víctima directa, circunstancia por la cual se debe liberar de cualquier responsabilidad a la administración. De ahí que no existen elementos de juicio que permitan establecer con certeza que el supuesto hueco haya sido la causa eficiente del daño aquí alegado, aún así cuando no se encuentra demostrado que en efecto haya circulado por encima de la irregularidad dibujada en el croquis.

Es dable recordar, que el IPAT (Informe Policial de Accidente de Tránsito) es básicamente una descripción de las características del lugar (iluminación, tipo de terreno, señales de tránsito existentes en el sitio,

[documentos/documentos-tecnicos/manuales-de-inspeccion-de-obras/974-manual-para-la-inspeccion-visual-de-pavimentos-flexibles/file](#).





condiciones climáticas, condiciones de la vía, etc.), apoyado en un dibujo a mano alzada de la posición final de los vehículos y personas involucradas en el accidente; que se insiste, en muchos casos se elabora sin la experticia necesaria y sin considerar las implicaciones que posteriormente tendrá en la atribución de eventuales responsabilidades.

Además, indiscutible es que en este hecho no se realiza una descripción precisa o detallada del **modo, tiempo y lugar** de la supuesta causa que dio lugar al hecho fatal y sin que tercie un medio de prueba que soporte su dicho. Por el contrario, de las piezas documentales aportadas por el extremo de esta relación jurídica es que se trataba de un ciudadano que ejercía una actividad peligrosa sin mediar actos de responsabilidad, en tanto del análisis del informe de tránsito y las consecuencias de la colisión con un muro de protección de la carretera, da cuenta que hubo un exceso de velocidad y falta de pericia por parte del conductor.

Ahora, no está de más decir, que como es sabido, que los accidentes de tránsito ocurren por tres causas básicas: El conductor, el vehículo y el medio, en las investigaciones aparece como el factor de riesgo más importante El conductor y la forma de conducir el vehículo. En más del 80% de los accidentes, la causa principal se encuentra en el factor humano⁷.

Todo conductor debe actuar en condiciones de total normalidad física y mental. Si está bajo efecto de alcohol, drogas, fatiga, estados emocionales alterados, preocupación, temor, euforia exagerada, o con oídos o vista deficiente, entre otros, son condiciones que se van a aumentar la probabilidad de que ocurran accidentes.

El conocimiento y la pericia

Conducir es un procedimiento complejo, en el que de no atenderse en debida forma pone en riesgo no solo la vida de quien la ejecuta, sino de todos sus actores. "Conducir bien" se suele entender, en términos de seguridad vial, como un ejercicio de respetar las señales, ser prudente y cumplir todas las normas. Sin duda, todo ello es necesario para "conducir bien". Pero hay otra parte de "conducir bien" que está abandonada. La relación de la persona con el automóvil es importantísima: el tiempo de reacción ante una emergencia, los reflejos consolidados, la precisión – entre otras-.

⁷ <https://www.arslura.com/index.php/component/content/article?id=406:-sp-17983>





Los conductores experimentados a menudo transitan con demasiada confianza y repiten los malos hábitos para conducir que desarrollaron durante muchos años. Patente es que muchos conductores no acuden a las escuelas de tránsito debidamente autorizados y menos aún acuden a capacitaciones para el ejercicio de una actividad considerada como peligrosa, por esto cuando se les habla de capacitación, piensan que, con tantos años de experiencia, ellos ya no tienen nada que aprender, no obstante, basta confrontar a los conductores se logra apreciar que existe muchos vacíos frente al tema. Se requiere, por lo tanto, que cada conductor acepte, que hay otras maneras de hacer las cosas con más seguridad.

El conocimiento de las normas y señales de tránsito, así como de la vía por la que se conduce y el vehículo son fundamentales. Las estadísticas muestran que el mayor número de accidentes ocurren por la violación por parte del conductor y también de peatones, de las normas de tránsito y de seguridad vial.

La pericia, unida a las competencias emocionales personales y sociales hace a un conductor perfecto dentro de lo humanamente posible. La pericia es la combinación entre el sentido común, los conocimientos y las habilidades, fruto de la práctica, tal como arriba lo señalábamos.

Las habilidades para ejecutar las maniobras básicas de manejar, tales como arrancar, parar, hacer virajes, adelantar, cambiar de velocidades, parquear y ejecutar varias maniobras de emergencia, no se desarrollan simplemente como resultado de la práctica, sino a través de un adiestramiento adecuado, además de la práctica.

Lo anterior, debe analizarse con la constancia que emite el funcionario de tránsito como primer respondiente, esto es, que la víctima DANIEL ARAQUE RUIZ, transitaba o conducía una motocicleta de alto cilindraje, en una tramo pendiente en la proximidad de una curva y de la cual tiene una restricción de 50 kilómetros por hora como velocidad máxima, por lo que se itera, que ante la existencia de una huella de arrastre de 77.9 metros se constituye en un indicio que hubo exceso de velocidad.

Siendo ello así, no es posible atribuir con la mera manifestación que se hace en el escrito de demanda, por lo que es deber de la parte actora demostrar con suficiencia que el occiso ARAQUE PATIÑO, desarrollaba la actividad peligrosa con la debida diligencia, cuidado y pericia, así como





que atendía las normas de tránsito y de seguridad vial.

Además, debe acotarse que la causa probable sugerida por el agente de tránsito es una mera hipótesis, si en cuenta se tiene que la elaboración de este no se hace desde el conocimiento del hecho directo, sino que parte de la descripción del lugar de los hechos, características, diseño vial e identificación de los conductores, vehículos y propietarios, justo cuando ya se ha concretado el accidente.

De manera que, de lo expuesto, se tiene que con la prueba documental no es posible afirmar de manera indefectible que la posible imperfección o alteración de un carril de la carretera, así como la supuesta falta de señalización haya sido la causa generadora y única del daño padecido por la parte actora, pues no por esto tiene la potencialidad de hacer perder la estabilidad de una motocicleta y, por esa razón, no es posible asegurar que su simple existencia sea causa insalvable de accidentes, como el que se dice ocurrió.

Por otra parte, existen otros factores distintos a los argüidos por la parte actora, que pueden tener incidencia directa y eficiente en un accidente, como la falta de pericia de un conductor para sortear situaciones irregulares que pueden presentarse durante la conducción. Vale señalar que en el presente asunto no es posible establecer o deducir la hipótesis consignada por el funcionario competente, empero, no es obstáculo para significar que también existe como variables, la condición física y mental del conductor, las condiciones del vehículo, la velocidad que desarrollaba, el clima, la hora, el tráfico al momento del siniestro que podrían incidir de manera directa la ocurrencia del hecho dañoso, no necesariamente a la presunta inexistencia de una señal de tránsito preventiva y/o preexistencia de un hueco que no se encuentra plenamente detallado. Por ello, es de relevancia tener en cuenta todas esas circunstancias para lograr determinar que en efecto el hecho dañoso provenga de la tesis planteada por el extremo activo de esta relación procesal, o sí, por el contrario, la pérdida del equilibrio y su consecuencial volcamiento haya sido por otras condiciones imputables al conductor y del buen funcionamiento de la motocicleta.

Además, se itera que en el Informe Policial de Accidente de Tránsito se anotó que el impactó que sufrió el señor DANIEL ARAQUE RUIZ, fue justamente en un muro de protección de una curva y de la que está antecedida de una señal de tránsito que advierte como velocidad





máxima de 50 kilómetros por hora, carretera que dicho sea de paso está diseñada para una velocidad máxima de 60 kilómetros por hora. De ahí, que, de ser atendida por cualquier conductor responsable de las normas de tránsito, le permitiría sortear cualquier obstáculo que se le puede presentar en la vía, toda vez que está expuesto eventualmente a una irregularidad de la vía, así al paso intempestivo de un peatón, de otro vehículo de igual o mayor características, es decir, una infinidad de situaciones, lo que para el caso concreto supondría no sólo desconocimiento de las normas de tránsito sino de las reglas de conducta que hacen referencia al deber de cuidado que le es inherente a quien desarrolla una actividad peligrosa.

Apuntalado en estas precisiones, se tiene que de manera ineludible a la conclusión de que nada permite que el Juzgado califique la incidencia de la falla del servicio alegada en la causación efectiva del daño, por el contrario, sí se logró establecer que para el día del acontecimiento se gozaba de tiempo normal que propiciaba buena visibilidad y la vía dada la amplitud con garantías para una circulación segura.

Indiscutiblemente, en el presente asunto no se logró establecer la configuración del nexo de causalidad, pues no está probado que el hecho -la presencia de un hueco- y el daño sean consecuenciales, y la causa eficiente que se endilga no se acreditó, pues la alegada falla no resulta - *per se* - determinante de la producción del daño o, por lo menos, no se probó que así sucediera en el caso objeto de estudio. De esta manera, no se encuentran acreditados los elementos de la responsabilidad extracontractual del Estado, en los términos del artículo 90 de la Constitución Política.

Así, frente a las pretensiones indemnizatorias deprecadas en la demanda, se encuentra que no existe dentro del proceso ningún parámetro, ni elemento probatorio que permita la imputación de esos daños a la demandada, razón por la cual se deben negar las pretensiones de la demanda.

En efecto, observamos que la parte actora omite en la demanda la información relativa a la totalidad de las circunstancias fácticas en que ocurrió dicho accidente, es decir, en qué forma se desplazaba el conductor, por cuál carril conducía en el momento del accidente, qué maniobra adelantaba, de dónde provenía, a qué velocidad se desplazaba, las características detalladas de la motocicleta, su estado de





funcionamiento, es decir no informa sobre aspectos que son relevantes para determinar las causas del accidente y el nexo causal entre estas y el daño que conlleve a determinar de manera inequívoca.

Es pertinente observar que la doctrina se ha ocupado del estudio de las causas de los accidentes de tránsito, encontrando que debe observarse las causas atribuibles al factor humano, (el conductor - aspectos físicos), el entorno, esto es las características de la vía y el vehículo, (estado técnico - mecánico), aspectos que deberán ser objeto de valoración en el proceso.

Ahora bien, acerca de la prudencia que debe acompañar a los conductores de vehículos automotores de dos ruedas, el Consejo de Estado, se ha pronunciado, así: "(...) Debe recordarse que los usuarios de las vías, *bien* como peatones ora como conductores, están en la obligación de extremar al *máximo* las medidas de seguridad, *independientemente de que* una norma les imponga dicha exigencia, pues la conducción de vehículos automotores *es considerada una actividad* peligrosa, lo cual implica *asumir* riesgos cuando se hace partícipe de ella, pero dicha obligación *tiene* la connotación de ser mucho más exigente para los motociclistas, por *su* estado total de indefensión, a tal punto que en los eventos *en los que estos resultan* involucrados en un *accidente*, siempre llevan la peor parte." CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION TERCERA 17.185 (R-2237), Consejera Ponente: MYRIAM GUERRERO DE ESCOBAR Bogotá, D.C., diecinueve (19) de agosto de dos mil nueve (2009).

A su turno en cuanto a la concurrencia de culpas, el artículo 2357 del Código Civil consagra, que la apreciación del daño está sujeta a reducción si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente.

La aplicación correcta de este conjunto de conceptos, en el juzgamiento de daños inferidos por el mal funcionamiento del servicio, exige de ciertas puntualizaciones, pues no es verdad, como muchos piensan, que para obtener la indemnización por parte del Estado siempre le basta al reclamante comprobar la omisión del servicio, su retardo o su prestación deficiente.

Veamos:

LA FALLA DEL SERVICIO DEBE SER PLENAMENTE ACREDITADA





551
642

POR PARTE DE LOS DEMANDANTES

El aspecto fundamental para dirimir este asunto será el análisis que se haga frente al nexo de causalidad, elemento de vital importancia dentro de los requisitos que se exigen para que surja la responsabilidad civil extracontractual. Como su nombre lo indica nexo de causalidad es la relación, el vínculo, que debe existir entre el hecho y el correspondiente daño. Si no hay nexo causal no surge la responsabilidad civil.

La tesis de "**causalidad adecuada**", sostiene que los fenómenos que concurren a un resultado son de varias categorías. Unos de incidencia determinante que son causas y otros de incidencia menos determinante que son las condiciones. Dentro de las verdaderas causas, es decir, excluyendo las condiciones, debe seleccionarse la más determinante, es decir, la causa adecuada al resultado.

Para adoptar cualquier decisión en este caso con fundamento en las pruebas aportadas al proceso, es indispensable que el operador jurídico se encuentre convencido por ellas, es decir, que se hallen en estado de **certeza sobre los hechos que declaran**. Si las pruebas no alcanzan a producir esa convicción, porque no existen o porque pesa en su espíritu por igual en favor y en contra, o más en favor de una conclusión, pero sin despejar completamente la duda razonable, no podrán apoyarse en aquellas para resolver. **La parte actora tiene la carga de la prueba de lo que afirma**, es decir, probar que el fallecimiento de quien en vida respondía al nombre de DANIEL ARAQUE RUIZ en la vía que del municipio de Buga conduce al distrito de Buenaventura, sea como consecuencia de la existencia de un supuesto hueco en la carretera, para ello, antes deberá acreditar técnicamente que se trate de un hueco o bache.

El problema de la responsabilidad del Estado debe resolverse con base en lo prescrito en el artículo 90 de la Carta Política, según el cual el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. Debe establecerse entonces, en cada caso, si existen los elementos previstos en esta disposición para que surja responsabilidad a cargo del Estado.

EN CUANTO AL NEXO CAUSAL



42



169 / 182

Los demandantes pretenden hacer ver que existe relación entre el accidente acaecido el día 09 de agosto de 2016, y la supuesta falla del servicio consistente en la existencia de un supuesto hueco y la ausencia de señales preventivas.

Debe reiterarse que esta postura resulta insostenible en cuanto que no existe prueba que dé cuenta de las circunstancias de tiempo, modo y, lugar en que los hechos ocurrieron, constituyéndose lo anterior en una simple manifestación carente de sustento.

Ahora bien, no obstante, lo anterior, vale traer a cita la Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", que prevé en su artículo 94, entre las normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, las siguientes:

"...Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.



43



197
167

Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo..." (Subrayas fuera de texto original).

Con base en lo anterior, sólo resta preguntarse si en efecto el señor DANIEL ARAQUE RUIZ (q.e.p.d.) cumplía con todas las reglas señaladas, pues de no ser así, claro resulta que el motivo del accidente le sería atribuible a él, constituyéndose en causal eximente de responsabilidad como lo es la **culpa exclusiva de la víctima**, por tanto, da lugar a la inexistencia del nexo causal.

Al respecto, la entidad demandada en este caso el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, sólo podrá exonerarse de responsabilidad alegando y probando fuerza mayor, **hecho exclusivo de la víctima** o **hecho determinante de un tercero**, pues se insiste que el tramo de carretera donde se arguye ocurrió el siniestro no está dentro de la gobernabilidad del instituto, sino de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI.

En la responsabilidad administrativa por falta o falla del servicio y de conformidad con los parámetros sobre los cuales fue inicialmente estructurada esa teoría se dan tres elementos constitutivos esenciales, a saber: una falta o falla del servicio *que debe ser plenamente acreditada*; un daño y una relación de causalidad entre la falla y el daño.

La esencialidad de esos tres elementos llega al extremo de que faltando uno de ellos no se configura la responsabilidad administrativa. En nuestro sistema corresponde al interesado en la indemnización, probar la falla del servicio, la existencia del daño con todas las características que lo hacen indemnizable y la relación de causalidad.

El problema de la responsabilidad del Estado debe resolverse con base en lo prescrito en el artículo 90 de la Carta Política, según el cual el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. Debe establecerse entonces, en cada caso, si existen los elementos previstos en esta disposición para que surja responsabilidad a cargo del Estado.

En este caso, la demanda se formula como consecuencia del daño



44



291
162
199

producido de un accidente de tránsito sufrido por el señor ARAQUE RUIZ (q.e.p.d.), de manera que la actividad generadora del daño, esto es, la conducción de una motocicleta es una de aquéllas que ha sido tradicionalmente considerada como una actividad peligrosa.

Ha sido reiterada la tesis de la jurisprudencia, en el sentido de que en aquellos eventos en los que el daño es producido por las actividades peligrosas el régimen aplicable es de carácter objetivo, para quien realiza este tipo de actividad, se aclara, porque el factor de imputación está derivado de la realización directa de actividad que entraña peligro, de tal manera que en esos casos basta que el actor acredite, primero, la existencia del daño y segundo, que el mismo se ha generado como consecuencia de dicha actividad. En relación con lo anterior, resulta necesario señalar que la responsabilidad se estructura bajo el hecho cierto de la actividad peligrosa, en este caso, una motocicleta.

La aplicación correcta de este conjunto de conceptos, en el juzgamiento de daños inferidos por el mal funcionamiento del servicio, exige de ciertas puntualizaciones, pues no es verdad, como muchos piensan, que para obtener la indemnización por parte del Estado siempre le basta al reclamante comprobar la omisión del servicio, su retardo o su prestación deficiente. Vale traer a cita las precisiones de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, en Sentencia 1998- 05970 de junio 9 de 2010, señalándose lo siguiente:

"2.2. El hecho exclusivo de la víctima como eximente de responsabilidad o causal excluyente de imputación.

"Las tradicionalmente denominadas causales eximentes de responsabilidad fuerza mayor, caso fortuito, hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima constituyen diversos eventos que dan lugar a que devenga jurídicamente imposible imputar, desde el punto de vista jurídico, la responsabilidad por los daños cuya causación da lugar a la iniciación del litigio, a la persona o entidad que obra como demandada dentro del mismo.

En relación con todas ellas, tres son los elementos cuya concurrencia tradicionalmente se ha señalado como necesaria para que sea procedente admitir su configuración: (i) su irresistibilidad; (h) su imprevisibilidad y (iii) su exterioridad respecto del demandado, extremos en relación con los cuales la jurisprudencia de esta sección ha sostenido lo siguiente:



45



"En cuanto tiene que ver con (i) la irresistibilidad como elemento de la causa extraña, la misma consiste en la imposibilidad del obligado a determinado comportamiento o actividad para desplegarlo o para llevarla a cabo; en otros términos, el daño debe resultar inevitable para que pueda sostenerse la ocurrencia de una causa extraña, teniendo en cuenta que lo irresistible o inevitable deben ser los efectos del fenómeno y no el fenómeno mismo —pues el demandado podría, en determinadas circunstancias, llegar a evitar o impedir los efectos dañinos del fenómeno, aunque este sea, en sí mismo, irresistible, caso de un terremoto o de un huracán (C.C., art. 64) algunos de cuyos efectos nocivos, en ciertos supuestos o bajo determinadas condiciones, podrían ser evitados —.

"Por lo demás, si bien la mera dificultad no puede constituirse en verdadera imposibilidad, ello tampoco debe conducir al entendimiento de acuerdo con el cual la imposibilidad siempre debe revestir un carácter sobrehumano; basta con que la misma, de acuerdo con la valoración que de ella efectúe el juez en el caso concreto, aparezca razonable, como lo indica la doctrina:

"La imposibilidad de ejecución debe interpretarse de una manera humana y teniendo en cuenta todas las circunstancias: basta que la imposibilidad sea normalmente insuperable teniendo en cuenta las condiciones de la vida".

"En lo referente a (ii) la imprevisibilidad, suele entenderse por tal aquella circunstancia respecto de la cual "no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia", toda vez que "[P]rever, en el lenguaje usual, significa ver con anticipación", entendimiento de acuerdo con el cual el agente causante del daño solo podría invocar la configuración de la causa extraña cuando el hecho alegado no resulte imaginable antes de su ocurrencia, cuestión de suyo improbable si se tiene en cuenta que el demandado podría prefigurarse, aunque fuese de manera completamente eventual, la gran mayoría de eventos catalogables como causa extraña antes de su ocurrencia, más allá de que se sostenga que la imposibilidad de imaginar el hecho aluda a que el mismo jamás hubiera podido pasar por la mente del demandado o a que este deba prever la ocurrencia de las circunstancias que resulten de más o menos probable configuración o a que se entienda que lo imprevisible está relacionado con el conocimiento previo de un hecho de acaecimiento cierto.

"Sin embargo, el carácter imprevisible de la causa extraña también puede ser entendido como la condición de "imprevisto" de la misma, esto es, de acontecimiento súbito o repentino, tal y como lo expresan tanto el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, como el artículo 64 del Código Civil y la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, de





acuerdo con la cual (imprevisible) será cuando se trate de un acontecimiento súbito, sorpresivo, excepcional, de rara ocurrencia". La recién referida acepción del vocablo "imprevisible" evita la consecuencia a la cual conduce el entendimiento del mismo en el sentido de que se trata de aquello que no es imaginable con anticipación a su ocurrencia, toda vez que esta última comprensión conllevaría a que la causa extraña en realidad nunca operase, si se tiene en cuenta que prácticamente todos los sucesos que ocurren a diario ya han sido imaginados por el hombre.

"No está de más señalar, en cualquier caso, que la catalogación de un determinado fenómeno como imprevisible excluye, de suyo, la posibilidad de que en el supuesto concreto concurra la culpa del demandado, pues si este se encontraba en la obligación de prever la ocurrencia del acontecimiento al cual se pretende atribuir eficacia liberatoria de responsabilidad y además disponía de la posibilidad real y razonable de hacerlo, entonces los efectos dañinos del fenómeno correspondiente resultarán atribuibles a su comportamiento culposos y no al advenimiento del anotado suceso. Culpa e imprevisibilidad, por tanto, en un mismo supuesto fáctico, se excluyen tajantemente.

"Así pues, resulta mucho más razonable entender por imprevisible aquello que, pese a que pueda haber sido imaginado con anticipación, resulta súbito o repentino o aquello que no obstante la diligencia y cuidado que se tuvo para evitarlo, de todas maneras acaeció, con independencia de que hubiese sido mentalmente figurado, o no, previamente a su ocurrencia. En la dirección señalada marcha, por lo demás, la reciente jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, la cual ha matizado la rigurosidad de las exigencias que, en punto a lo "inimaginable" de la causa extraña, había formulado en otras ocasiones:

"Y, por otra parte, en lo relacionado con (iii) la exterioridad de la causa extraña, si bien se ha señalado que dicho rasgo característico se contrae a determinar que aquella no puede ser imputable a la culpa del agente que causa el daño o que el evento correspondiente ha de ser externo o exterior a su actividad, quizás sea lo más acertado sostener que la referida exterioridad se concreta en que el acontecimiento y circunstancia que el demandado invoca como causa extraña debe resultarle ajeno jurídicamente, pues más allá de sostener que la causa extraña no debe poder imputarse a la culpa del agente resulta, hasta cierto punto, tautológico en la medida en que si hay culpa del citado agente mal podría predicarse la configuración al menos con efecto liberatorio pleno de causal de exoneración alguna, tampoco puede perderse de vista que existen supuestos en los cuales, a pesar de no existir culpa por parte del agente o del ente estatal demandado, tal consideración no es suficiente para eximirle de responsabilidad, como ocurre en los casos en los cuales el





régimen de responsabilidad aplicable es de naturaleza objetiva, razón por la cual la exterioridad que se exige de la causa del daño para que pueda ser considerada extraña a la entidad demandada es una exterioridad jurídica, en el sentido de que ha de tratarse de un suceso o acaecimiento por el cual no tenga el deber jurídico de responder la accionada".

"Por otra parte, a efectos de que opere el hecho de la víctima como eximente de responsabilidad, es necesario aclarar, en cada caso concreto, si el proceder activo u omisivo de aquella tuvo, o no, injerencia y en qué medida, en la producción del daño. En ese orden de ideas, resulta dable concluir que para que el hecho de la víctima tenga plenos efectos liberadores de la responsabilidad estatal, es necesario que la conducta desplegada por la víctima sea tanto causa del daño, como la raíz determinante del mismo, es decir, que se trate de la causa adecuada, pues en el evento de resultar catalogable como una concausa en la producción del daño no eximirá al demandado de su responsabilidad y, por ende, del deber de indemnizar, aunque, eso sí, habrá lugar a rebajar su reparación en proporción a la participación de la víctima.

Como bien puede verse, el asunto sometido a estudio se ajusta idealmente a las previsiones jurisprudenciales, lo que permite afirmar de manera contundente que ante la existencia de la culpa exclusiva de la víctima que fue exclusiva y determinante en el fatal resultado, el nexo de causalidad se rompió, siendo razón suficiente para que la Administración quede liberada de cualquier responsabilidad.

FRENTE A LOS PERJUICIOS

De cara a los perjuicios solicitados, conforme a la precedente argumentación, dirigida a desvirtuar la existencia del daño antijurídico, la falla del servicio, y el nexo causal entre estos, una condena a la Administración carecería de sustento, y por tanto devendría ilegítima.

Como se dijo, huérfano de prueba se encuentran los perjuicios presuntamente sufridos por los aquí demandantes, así como el nexo causal que también debe acreditarse por el extremo activo de esta relación procesal, a lo que se suma la clara existencia de la causal eximente de responsabilidad a que se hizo referencia.

Por otra parte, y en caso de no acogerse los anteriores argumentos, es de señalar que la cuantía de los perjuicios morales solicitados en la demanda no se atempera a la manera en que según el Consejo de Estado en Sentencia 1994-8354 de octubre 19 de 2012, éstos deben tasarse,





como se señala a continuación:

“(...) En este sentido, se establece la siguiente metodología para determinar el quantum indemnizatorio por concepto de perjuicios morales:

Si solamente se encuentra satisfecho el requisito de idoneidad se concederá de la siguiente forma:

Relación	Con convivencia	Sin convivencia pero con relación de cercanía	Sin convivencia y sin relación de cercanía (simple presunción de Registro Civil)
Familiares inmediatos y cónyuge	50 SMMLV	10 SMMLV	5 SMMLV
Familiares derivados	20 SMMLV	5 SMMLV	2 SMMLV

Si se encuentran conjugados los sub principios de idoneidad y necesidad la liquidación se efectuará en los siguientes términos:

Relación	Con convivencia	Sin convivencia pero con relación de cercanía	Sin convivencia y sin relación de cercanía (simple presunción de Registro Civil)
Familiares inmediatos y cónyuge	80 SMMLV	20 SMMLV	10 SMMLV
Familiares derivados	35 SMMLV	5 SMMLV	2 SMMLV

En el caso que se encuentren reunidos los requisitos de idoneidad, necesidad y proporcionalidad en estricto sentido, se tasa así:

Relación	Con convivencia	Sin convivencia pero con relación de cercanía	Sin convivencia y sin relación de cercanía (simple presunción de Registro Civil)
Familiares inmediatos y cónyuge	100 SMMLV	50 SMMLV	25 SMMLV
Familiares derivados	50 SMMLV	25 SMMLV	10 SMMLV

Conforme lo anterior, si se encuentra que existió responsabilidad administrativa a cargo del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS, deberá partirse del valor de cinco (5) SMMLV conforme al primero de los precitados cuadros, y no de cien como se pretende en la demanda.

FRENTE A LOS DAÑOS MATERIALES

No hay lugar al reconocimiento sobre este concepto, pues no hay medio de prueba que dé cuenta la existencia del este daño material, los cuales se manifiesta en dos formas específicas, el daño emergente y lucro cesante.

Ahora en gracia de discusión, en el evento de allegarse a consideración el reconocimiento en la modalidad de lucro cesante, no podrá reconocerse en la suma deprecada en la demanda, sino por el salario





167
197

básico que logre demostrar, que en principio sería por \$1.393.304.

OPOSICIÓN A LAS PRETENSIONES

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, manifiesto mi oposición a que se declare a favor de la parte demandante todas y cada una de las pretensiones invocadas en la demanda, por considerar que el resultado dañoso se genera por culpa exclusiva de la víctima y/o por hecho de un tercero, por tanto, al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS no le asiste responsabilidad administrativa alguna, por tales motivos, como quedará demostrado en el presente proceso, solicito respetuosamente al honorable operador jurídico de instancia que le releve de cualquier responsabilidad dentro del asunto.

Así las cosas, cabe preguntarse ¿Cómo demostrar que efectivamente el accidente narrado ocurrió por culpa del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS y no por otra causa?; por lo anterior, considero que la parte actora se quedó sin demostrar lo afirmado, no existe en el presente caso certeza del daño; requisito exigible para que sea indemnizable: Para que el daño sea indemnizable **"es requisito indispensable que sea cierto, verdadero e incuestionable..."**.

Sobre este particular, considero pertinente hacer referencia a los planteamientos esbozados por el tratadista JUAN CARLOS HENAO, en su libro EL DAÑO, Universidad Externado de Colombia, Primera Edición, julio de 1998, Pág. 38, cuando afirma:

"Sin embargo, en ocasiones a pesar de existir daño no procede declarar la responsabilidad. Esto por cuanto el daño es requisito indispensable pero no suficiente para que se declare la responsabilidad. En efecto, en algunos eventos no se declara la responsabilidad, a pesar de haber existido daño.

Es lo que ocurre en dos hipótesis: el daño existe pero no se puede atribuir al demandado, como cuando aparece demostrada una de las causales exonerativas; o el daño existe y es imputable, pero el imputado no tiene el deber de reparado, porque no es un daño antijurídico y debe ser soportado por quien lo sufre".

En el caso que nos ocupa debe haber certeza del daño.

Al respecto, se dice en la obra "DEL DAÑO", compilación y estratos José N.



50



Duque Gómez:

"La certeza hace alusión a la verdad de su existencia, como concepto opuesto a todo lo que es hipotético, posible o eventual.

Para que el daño sea indemnizable es requisito indispensable que sea cierto, verdadero e incuestionable."

Lo contrario a la certeza es la incertidumbre que se presenta cuando no hay seguridad sobre la real existencia del perjuicio que se invoca- se dice que el daño es incierto cuando los elementos de juicio de que se dispone son insuficientes para sustentar su causación.

En esta situación de incertidumbre el daño no es reparable y asilo tiene plenamente establecido nuestra jurisprudencia..."

El Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sección Tercera, ha considerado, que no basta demostrar el daño, aún en los regímenes de responsabilidad objetiva, deberán estar presentes tanto el hecho dañoso imputable a la administración, como el nexo con el servicio, lo que no ocurrió en este caso.

En este orden de ideas, carece de sustento lo afirmado por la parte demandante, en cuanto señala que el hecho implica una falla del servicio por parte de la Administración, lo cual le corresponde probar.

Por eso valga repetirlo, se considera que el daño es un elemento indispensable para la existencia de la responsabilidad, pero cuya sola presencia no convierte de suyo a quien lo sufre en acreedor de una indemnización.

FRENTE AL DEBIDO PROCESO Y VALIDEZ DE LAS PRUEBAS QUE SE APORTAN Y/O SOLICITAN CON EL TRASLADO DE LA DEMANDA

En la demanda incoada, se pretende que el operador jurídico le dé plena prueba al informe del accidente presentado o elaborado por parte del Agente de Tránsito adscrito a la Planta de Cargos de la Policía Nacional, ante lo cual, es necesario expresar:

La Ley 769 de 2002, en su artículo 148, dice:

CAPITULO VII.





691
x99

ACTUALIZACIÓN EN CASO DE INFRACCIONES PENALES.

ARTÍCULO 148. FUNCIONES DE POLICÍA JUDICIAL. En caso de hechos que puedan constituir infracción penal, las autoridades de tránsito tendrán las atribuciones y deberes de la policía judicial, con arreglo al Código de Procedimiento Penal.

ARTÍCULO 149. DESCRIPCIÓN. En los casos a que se refiere el artículo anterior, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán firmarlas y en su defecto, la firmará un testigo.

El informe contendrá por lo menos:

Lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho.

Clase de vehículo, número de la placa y demás características.

Nombre del conductor o conductores, documentos de identidad, número de la licencia o licencias de conducción, lugar y fecha de su expedición y número de la póliza de seguro y compañía aseguradora, dirección o residencia de los involucrados.

Nombre del propietario o tenedor del vehículo o de los propietarios o tenedores de los vehículos.

Nombre, documentos de identidad y dirección de los testigos.

Estado de seguridad, en general, del vehículo o de los vehículos, de los frenos, de la dirección, de las luces, bocinas y llantas.

Estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, la cual constará en el croquis levantado.

Descripción de los daños y lesiones.

Relación de los medios de prueba aportados por las partes.

Descripción de las compañías de seguros y números de las pólizas de los seguros obligatorios exigidos por este código.

En todo caso en que produzca lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, la autoridad de tránsito deberá enviar a los conductores implicados a la práctica de la prueba de embriaguez, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no





dé cumplimiento a esta norma.

El informe o el croquis, o los dos, serán entregados inmediatamente a los interesados y a la autoridad instructora competente en materia penal.

El funcionario de tránsito que no entregue copia de estos documentos a los interesados o a las autoridades instructoras, incurrirá en causal de mala conducta.

Para efectos de determinar la responsabilidad, en cuanto al tránsito, las autoridades instructoras podrán solicitar pronunciamiento sobre el particular a las autoridades de tránsito competentes..." (Subrayas y negritas fuera de texto original).

Es decir, en lo que concierne al contenido del informe descriptivo, la norma transcrita prevé que aquel contendrá por lo menos ciertos datos objetivos. De igual manera, el citado artículo dispone que, sea obligación del agente judicial de realizar una descripción pormenorizada de la vía al igual que de los vehículos involucrados, además de propiciar que se efectúe la prueba de alcoholemia, elementos estos que no fueron atendidos en debida forma, por tanto, **el informe de tránsito adolece de varios requisitos impuestos por la ley**

Al no encontrar esta circunstancia o prueba obligatoria de conformidad a la ley, en el expediente, de tal suerte que el informe del accidente es un documento público cuyo contenido material puede ser desvirtuado en el proceso respectivo y que debe ser apreciado por el funcionario judicial de acuerdo a las reglas de la sana crítica a fin de otorgarle el alcance probatorio que corresponda una vez sea valorado en conjunto con todas las pruebas practicadas en la forma establecida en la norma analizada.

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 29 de la Carta Política, el debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales administrativas. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a las leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con la observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio.

EXCEPCIONES DE MÉRITO

1.- FALTA DE LEGITIMACIÓ EN LA CAUSA POR PASIVA.

Bajo el entendido de que la parte actora endilga responsabilidad por la presunta falla en el servicio a la entidad que





represento, desconociendo los presupuestos de orden legal en los que se fundamentan la creación, razón de ser, estructura organizacional y el alcance de las funciones del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS.

Por ello, cumple recordar que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS inició labores el primero de enero de 1994 mediante el Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, que creó un establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Transporte, **que tuviera como objetivo ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación.**

Durante el fortalecimiento del sector transporte INVIAS también asumió nuevas funciones y su estructura interna cambió con los Decretos N° 2056 y 2067 del 24 de julio de 2003.

Como organismo adscrito al Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías pertenece a la Rama Ejecutiva. Los cerca de 13.000 kilómetros de extensión que tiene la infraestructura vial del país son, en síntesis, nuestra razón de ser. Por ello atendemos día a día de las 7 troncales, que recorren nuestro territorio de Norte a Sur, y de las 8 transversales que unen a dichas troncales en su tránsito Oriente - Occidente.

Como salta a la vista, el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, INVÍAS, tiene como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte. En ese sentido el Decreto – Extraordinario No. 1171 del 30 de diciembre de 1992, por el cual se reestructuró, entre otras entidades, el Fondo Vial Nacional como el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, establece entre las funciones de esta Entidad, en relación con las carreteras nacionales, las siguientes:

"Artículo 53. Objetivo del Instituto Nacional de Vías.- Corresponde al Instituto Nacional de Vías ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación en lo que se refiere a carreteras".

"Artículo 54. Funciones del Instituto Nacional de Vías.- Para el cumplimiento de sus objetivos el Instituto Nacional de Vías desarrollará las siguientes funciones generales:





27

201

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura vial de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte.

(...)

"3. Coordinar con el Ministerio de Transporte la ejecución de los planes y programas de su competencia.

(...)

"13. Definir las características técnicas de la demarcación y señalización de la infraestructura de transporte de su competencia, así como las normas que deberán aplicarse para su uso".

Asimismo, el Acuerdo No. 018 de 27 de julio de 2000 "Por el cual se adoptan los estatutos internos del Instituto Nacional de Vías", señala:

(...)

Artículo 4º Funciones. Corresponde al Instituto Nacional de Vías el ejercicio de las siguientes funciones generales:

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura vial de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte.

2. Elaborar conjuntamente con el Ministerio de Transporte los planes, los programas y proyectos tendientes a la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación, atención de emergencia y además obras que requiera la infraestructura vial de su competencia.

3. Coordinar con el Ministerio de Transporte la ejecución de los planes y programas de su competencia vial.

4. Adelantar investigaciones, estudios y supervisar la ejecución de las obras de su competencia conforme a los planes y prioridades nacionales.

5. Asesorar y prestar apoyo técnico a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados encargados de la construcción, mantenimiento y atención de emergencia en sus infraestructuras viales, cuando ellas lo soliciten.



55



173

201

6. Recaudar peajes y demás cobros sobre el uso de la infraestructura vial de su competencia, exceptuando las carreteras, puentes y túneles entregados en concesión de conformidad con los respectivos contratos.
7. Celebrar todo tipo de negocios, contratos y convenios que se requieran para el cumplimiento de su objetivo.
8. Elaborar, conforme a los planes del sector, la programación de compra de terrenos y adquirir los que se consideran prioritarios para el cumplimiento de sus objetivos.
9. Adelantar, directamente o mediante contratación, los estudios pertinentes para determinar los proyectos que causen la contribución nacional por valorización en relación con la infraestructura vial de su competencia.
10. Dirigir y supervisar la elaboración de los proyectos para el análisis, liquidación, distribución y cobro de la contribución nacional de valorización, causada por la construcción y mejoramiento de la infraestructura de transporte de su competencia.
11. Prestar asesoría en materia de valorización, a los entes territoriales y entidades del Estado que lo requieran.
12. Proponer los cambios que considere convenientes para mejorar la gestión administrativa.
13. Definir las características técnicas de la demarcación y señalización de la infraestructura de transporte de su competencia, así como las normas que deberán aplicarse para su uso.
14. Las demás que se le asignen y correspondan a la naturaleza de sus funciones.

En igual sentido el Decreto 2618 DE 2013 (noviembre 20) D.O. 48.980, noviembre 20 de 2013 "por el cual se modifica la estructura del Instituto Nacional de Vías (Invías) y se determinan las funciones de sus dependencias", estatuye al respecto lo siguiente:

Artículo 2º. Funciones del Instituto Nacional de Vías (Invías). Para el cumplimiento de sus objetivos el Instituto Nacional de Vías (Invías) desarrollará las siguientes funciones generales:

2.1 Ejecutar la política del Gobierno nacional en relación con la infraestructura de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte.





171
202

2.2 Elaborar conjuntamente con el Ministerio de Transporte los planes, programas y proyectos tendientes a la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación, atención de emergencias, y demás obras que requiera la infraestructura de su competencia.

2.3 Coordinar con el Ministerio de Transporte la ejecución de los planes y programas de su competencia.

2.4 Adelantar investigaciones, estudios, y supervisar la ejecución de las obras de su competencia conforme a los planes y prioridades nacionales.

2.5 Asesorar y prestar apoyo técnico a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados encargados de la construcción, mantenimiento y atención de emergencias en las infraestructuras a su cargo, cuando ellas lo soliciten.

2.6 Recaudar los peajes y demás cobros sobre el uso de la infraestructura vial de su competencia.

2.7 Celebrar todo tipo de negocios, contratos y convenios que se requieran para el cumplimiento de su objetivo.

2.8 Elaborar, conforme a los planes del sector, la programación de compra de terrenos y adquirir los que se consideren prioritarios para el cumplimiento de sus objetivos.

2.9 Adelantar, directamente o mediante contratación, los estudios pertinentes para determinar los proyectos que causen la contribución nacional por valorización en relación con la infraestructura de su competencia, revisarlos y emitir concepto para su presentación al Ministro de Transporte, de conformidad con la ley.

2.10 Dirigir y supervisar la elaboración de los proyectos para el análisis, liquidación, distribución y cobro de la contribución nacional de valorización, causada por la construcción y mejoramiento de la infraestructura de transporte de su competencia.

2.11 Prestar asesoría en materia de valorización, a los entes territoriales y entidades del Estado que lo requieran. 2.12 Proponer los cambios que considere convenientes para mejorar la gestión administrativa.

2.13 Definir las características técnicas de la demarcación y señalización de la infraestructura de transporte de su competencia, así como las normas que deberán aplicarse para su uso.



57



2.14 Ejecutar los planes, programas y proyectos relacionados con el desarrollo de la infraestructura a su cargo.

2.15 Controlar y evaluar la ejecución de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el desarrollo de la infraestructura a su cargo.

2.16 Definir la regulación técnica relacionada con la infraestructura de los modos de transporte carretero, fluvial, férreo y marítimo.

2.17 Coordinar con la Agencia Nacional de Infraestructura la entrega, mediante acto administrativo, de la infraestructura de transporte, en desarrollo de los contratos de concesión.

2.18 Las demás que se le asignen.

Nota, artículo 2º: Ver Resolución 108 de 2015, M de Transporte.

Así las cosas, tenemos que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS le corresponde velar por la preservación y perfecto estado de las obras a su cargo, entendiéndose concretamente, las vías, puentes, muros y las demás obras de carácter NACIONAL complementarias **NO CONCESIONADAS**, necesarias para la conservación del bien de uso público encomendado y acorde a las disposiciones legales vigentes, es decir, por ningún motivo está dentro de su resorte y competencia el responder por hechos, acciones u omisiones que generen efectos contrarios a terceros provocados por otros intervinientes.

2.- INCUMPLIMIENTO DEL ACTOR DE SU CARGA PROBATORIA

La cual es propia al perseguir un efecto jurídico bajo el desencadenamiento del aparato judicial- *Onus Probandi incumbit actori*- como principio procesal sobre la debida demostración y sustento de los en los hechos que basa sus pretensiones.

Como se observa, el presente proceso carece de sustento probatorio; dado que a lo largo de la demanda la parte actora se limita a expresar únicamente a la supuesta existencia de hueco, sin probar que en efecto se trate técnicamente de uno, así a la falta de señalización, empero no aportó ningún medio de prueba con la suficiencia de demostrar el nexo causal, del que se pueda predicar la responsabilidad deprecada en el escrito de la demanda. Por el contrario, se dejó en evidencia que el accidente ocurrió por culpa exclusiva de la víctima.

El INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS desconoce las reales circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el accidente, ya que como fue





176
206

debatido en el acápite de los hechos, el tramo de vía referenciado no hace parte de su órbita de gobernabilidad, por lo no tiene injerencia alguna en la administración y mantenimiento de la misma, además no existe prueba que demuestre inequívocamente que la irregularidad de la carretera sea un hueco o bache y la supuesta falta de señalización y que por consiguiente sean estas la causa eficiente del accidente sufrido por la víctima directa.

3.- INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD POR CARENCIA DE NEXO CAUSAL.

No es suficiente con afirmar que el IPAT se halla considerado como hipótesis la existencia de un hueco, sin que medie una descripción detallada, así como la falta de señalización preventiva y que el señor DANIEL ARAQUE RUIZ (q.e.p.d.) se accidentó como consecuencia de ello, pues tal afirmación es una mera probabilidad entre tantas, como se expusiera en el trascurso de esta contestación. Así las cosas, no basta para reclamar una responsabilidad del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, dado que en el proceso no se encuentran los elementos suficientes para determinar la ocurrencia del hecho en los términos planteados en la demanda.

De lo anterior se concluye que en el presente caso la parte demandante no ha demostrado el nexo causal entre la falla en el servicio y el daño causado, en tanto considera que, o el hecho no ocurrió, o no lo fue en las circunstancias que se indican en la demanda, ya que la causa del accidente se debió por la falta de pericia y cuidado por parte de la víctima directa. En consecuencia, deben denegar la totalidad de las pretensiones de la demanda.

Se sustenta esta excepción en el hecho de que el conductor de la motocicleta era quien estaba desarrollando una actividad peligrosa, la cual demandaba de éste, máximo cuidado y pericia, constituyéndose su imprudencia e inobservancia de las normas de tránsito, en la causa del accidente.

El presente caso se debe examinar bajo el régimen de la falla probada, en la cual a la parte demandante le corresponde la demostración de todos los elementos que configuran la responsabilidad estatal, y ya que se imputa una omisión administrativa, corresponde a la parte actora probar la existencia del perjuicio y su relación de causalidad con la



59



omisión de la cual él se deriva, acreditar la existencia de la falla del servicio consistente en el cumplimiento de un deber y demostrar que dicha falla fue la única causante del daño.

4.- EXIMENTE DE CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA:

En el evento que se logre probar en debida forma por parte de los actores la ocurrencia del accidente, estamos ante lo que se denomina, "culpa exclusiva de la víctima", como eximente de responsabilidad de la entidad pública demandada.

No hay que olvidar que el señor ARAQUE RUIZ (q.e.p.d.), estaba desarrollando una actividad considerada como peligrosa, por lo que debían atender lo establecido en las normas de tránsito vigentes para la época de los hechos (Artículo 55 de la Ley 769 de 2001), veamos que transcribe dicho artículo: (...) Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito **como conductor** pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y **debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.**" (Negrillas y subrayas por fuera del texto); es decir que se les obliga a una **razonable precaución** que se debe tener al transitar por una vía del orden nacional y de la que es conocida por el alto tráfico de tractocamiones en su gran mayoría; en el caso que nos ocupa, las caucas ajenas que se aceptan como fenómeno liberador de la responsabilidad por ruptura del nexo causal es el hecho de la víctima, cuando es determinante, e influye en el resultado y por ello tiene implicaciones en el campo indemnizatorio.

Su participación puede influir en el resultado, en proporción a su causalidad, para el presente caso, la causa eficiente para la producción del daño reside en el mismo señor DANIEL ARAQUE RUIZ (q.e.p.d.), quien conduce sin atender los reglamentos de tránsito, circunstancia que lo puso en peligro y que dio lugar a la ocurrencia del accidente previamente analizado.

Ahora bien, cualquier persona que maneje un vehículo, motocicleta o bicicleta y que conduzca en sus cinco (5) sentidos, a una velocidad adecuada, puede fácilmente haber mitigado cualquier peligro; además, reitero, el señor ARAQUE RUIZ (q.e.p.d.) no cumplió con las normas de





172
202

tránsito establecidas en los artículos 94 y siguientes de la Ley 769 de 2002.

Por consiguiente, se puede establecer que el conductor no actuó con el debido cuidado, el exigido cuando se encuentra en ejercicio de una actividad considerada peligrosa y con ello provocó el resultado atribuible a su culpa, pues actuó de manera irresponsable al conducir su motocicleta, lo que le causó las lesiones que ahora pretende fueron causadas por la omisión de la administración.

Es aquí donde debemos tener en cuenta la **teoría de la causalidad adecuada**, la cual sostiene que no todas las condiciones que concurren a un resultado adquieren la categoría de causas que originen la responsabilidad. Hay que separar, escoger, aquellos fenómenos, circunstancias, hechos que realmente fueron determinantes e influyeron en el resultado.

Como consecuencia, no se podrá condenar a la autoridad administrativa que represento al pago de todos los perjuicios, por sustracción de materia, ya que como se demostrará no hubo participación de sus funcionarios y mucho menos responsabilidad administrativa por acción y omisión, solicitando por consiguiente no acceder a las pretensiones de la demanda.

5.- COMPENSACIÓN DE CULPAS (ARTICULO 2357 DEL CÓDIGO CIVIL).

Se aclara que esta excepción se propone para que sea analizada en caso tal que las excepciones anteriores luego de analizadas no prosperen. Según lo dispone el Código Civil en su artículo 2357, la apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente, tal como aconteció en el caso que nos ocupa

Con fundamento en lo expuesto, solicito en caso de una improbable condena a la entidad demandada, que el monto de la suma indemnizatoria sea rebajado ostensiblemente, en una justa proporción

6.-LA IMNOMINADA

Se fundamenta en todos los hechos exceptivos que demostrados en el proceso sean favorables a la parte que represento.



61



179
201

PRETENSIONES

De acuerdo con la narración de los anteriores hechos, comedidamente solicito al señor juez, que previo al trámite legal correspondiente al proceso inicialmente referenciado, efectué las siguientes o similares declaraciones:

- a) Declarar probadas las excepciones propuestas.
- b) Desvincular al Instituto Nacional de Vías del presente asunto.
- c) Denegar las pretensiones de la demanda.
- d) Condenar en costa a la parte demandante.

PRUEBAS

2.- Acta de entrega de 5 de junio de 2009.

FACULTAD PARA CONTRAINTERROGAR

Solicito me sea autorizado contra interrogar a los testigos de la parte demandante en las audiencias respectivas, para la recepción de testimonios que sean decretados por su Despacho.

LLAMAMIENTO EN GARANTIA

Me permito informar, al Despacho, que presentaré llamamiento en garantía contra la compañía de seguros MAPFRE COLOMBIA, identificada con Nit: 891.700.037-9, en virtud que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, suscribió con dicha compañía póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual No. 2201214004752, con vigencia para la época de los hechos, a saber, el 9 de agosto de 2016, cuyo objeto es "Amparar los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales que sufra el INTITITUTO NACIONAL DE VÍA con motivo de la responsabilidad civil extracontractual en que incurra o le sea imputable de acuerdo con la ley colombiana, por lesiones, menoscabo en la salud o muerte de personas y/o deterioro, destrucción o pérdida de bienes de terceros, y/o perjuicios económicos, incluyendo lucro cesante y daño moral como consecuencia directa de tales daños personales y/o daños materiales, causados durante el giro normal de sus actividades.0

ANEXOS

1. Poder para actuar



62



2. Lo mencionado en el acápite de pruebas
3. Copia para el traslado y el archivo del juzgado
4. Llamamiento en garantía en escrito separado
5. CD con la contestación de la demanda.

PERSONERÍA

Solicito reconocer mi personería para actuar en este proceso, conforme al poder que se me ha otorgado y, que adjunto a este escrito.

NOTIFICACIONES

Tanto mi representada, como el suscrito recibiremos las notificaciones en la Avenida Vásquez Cobo No 23N-47 Piso 3, Estación Ferrocarril en Santiago de Cali. Y, en los siguientes correos electrónicos: fvalencia@invias.gov.co; njudiciales@invias.gov.co.

Del señor Juez, con el respeto de siempre.

Atentamente,

FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA

CC. 76.331.466

T.P. 173060 del C.S.J

