

**Juzgado 02 Administrativo - Valle Del Cauca - Guadalajara De Buga**

**De:** Fernando Andres Valencia Mesa <fvalencia@invias.gov.co>  
**Enviado el:** viernes, 03 de julio de 2020 12:30 p. m.  
**Para:** Juzgado 02 Administrativo - Valle Del Cauca - Guadalajara De Buga  
**CC:** vagredo@procuraduria.gov.co  
**Asunto:** CONTESTACIÓN DEMANDA - 2019-00063-00 - INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS

**Importancia:** Alta

Señores

**JUZGADO SEGUNDO ADMINISTRATIVO ORAL  
DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BUGA**

E. S. D.

**Radicación:** 76-111-33-33-002-2019-00063-00  
**Medio de control:** REPARACIÓN DIRECTA  
**Demandante:** JESUS OVEIMAR HOYOS GARCIA y otros  
**Demandado:** INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS y otros

De manera comedida y con el merecido respeto, me permito adjuntar el escrito de contestación de la demanda del asunto de la referencia, con sus respectivos anexos -que al interior de ellos se relacionan-. De igual manera, escrito separado, mediante el cual se hace el llamado en garantía de la compañía de seguros MAPFRE COLOMBIA S.A.

Información que podrá ser consultada en el siguiente enlace, como quiera que por su tamaño no permite compartirlo.

[https://invias-my.sharepoint.com/:u:/g/personal/fvalencia\\_invias\\_gov\\_co/EYj75\\_0QabNFhhejL NLF1nwB8qK-ba3xJ5qYvsPyjqNNfw?e=m4ggmc](https://invias-my.sharepoint.com/:u:/g/personal/fvalencia_invias_gov_co/EYj75_0QabNFhhejL NLF1nwB8qK-ba3xJ5qYvsPyjqNNfw?e=m4ggmc)

Lo anterior, de conformidad con lo preceptuado en el Decreto 806 de 2020, en el Acuerdo PCSJA - 11581 del 27 de junio de 2020 y demás normas concordantes, dentro del término de ley, en consecuencia, entiéndanse radicados tales legajos en representación de los intereses del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS, en ejercicio a su derecho a la defensa técnica que le asiste y bajo mi calidad de apoderado judicial de aquella autoridad administrativa.

De antemano agradezco el acuso de recibo y/o la confirmación la recepción de dichos documentos.

Sin otro particular.

Cordialmente,

**FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA**

Profesional Especializado – Área Jurídica  
Instituto Nacional de Vías - INVIAS - Territorial Valle  
Teléfonos: (2) 6602355 - 6202353  
Extensión 111  
Correo electrónico: [fvalencia@invias.gov.co](mailto:fvalencia@invias.gov.co)



El contenido de este mensaje y sus anexos son propiedad del Instituto Nacional de Vías, es únicamente para el uso del destinatario ya que puede contener información pública reservada o información pública clasificada (privada o semiprivada), las cuales no son de carácter público. Si usted no es el destinatario, se informa que cualquier uso, difusión, distribución o copiado de esta comunicación está prohibido. Cualquier revisión, retransmisión, diseminación o uso del mismo, así como cualquier acción que se tome respecto a la información contenida, por personas o entidades diferentes al propósito original de la misma, es ilegal. Si usted es el destinatario, le solicitamos dar un manejo adecuado a la información. Cualquier mensaje electrónico es susceptible de alteración y su integridad no se puede asegurar, por lo tanto, Invias no asume ninguna responsabilidad en el evento de falsificación o alteración de este mensaje; de presentarse cualquier suceso anómalo, por favor informarlo al correo [soportesiri@invias.gov.co](mailto:soportesiri@invias.gov.co)



Instituto Nacional de Vías  
República de Colombia

Libertad y Orden



Señores

**JUZGADO SEGUNDO ADMINISTRATIVO ORAL  
DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BUGA**

E. S. D.

Radicación: **76-111-33-33-002-2019-00063-00**  
Medio de control: **REPARACIÓN DIRECTA**  
Demandante: **JESUS OVEIMAR HOYOS GARCIA** y otros  
Demandado: **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS** 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 contestar la demanda del asunto 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 bajo el régimen de RESPONSABILIDAD PRESUNTA, por el contrario, deberá tenerse en cuenta el de FALLA PROBADA, como quiera que el señor OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCÍA (q.e.p.d.) al momento de ocurrir el accidente desarrollaba una ACTIVIDAD PELIGROSA que imponía diligencia, pericia y cuidado, buen mantenimiento del vehículo en que se movilizaba, cumplimiento de las normas de tránsito, conforme lo dispone el artículo 55 del Código Nacional de Tránsito Terrestre de Tránsito.

De entrada esta autoridad administrativa plantea la oposición a todas y 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 la responsabilidad administrativa y patrimonial 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 25 de julio de 2017, es únicamente atribuible a quien conducía la motocicleta distinguida con placa CUP 03E, esto es, el señor quien en vida respondía al nombre de OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCIA, por cuanto del análisis del registro fotográfico dispuesto en el acápite de los hechos de la demanda, se advierte que el motociclista intentó adelantar por la derecha del tractocamión involucrado, razón por la cual, en el presente asunto se configura la excepción denominada como **Culpa Exclusiva de la Víctima**, por las razones que expondremos más adelante.

Ahora, en el evento de desestimarse lo anterior, sería el caso de considerarse probada el medio exceptivo célebre como el **Hecho Determinante de un Tercero**, al tenerse por cierto de que el conductor del tractocamión identificado con placas VZI 413, señor JAIR JARAMILLO DARAVIÑA, procuró adelantar a la víctima directa en una zona prohibida para realizar tal maniobra.

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, a saber, "(...) *la carretera ubicada en el sector de Ventiadero vía del Corregimiento Uribe al Corregimiento Pailarriba, en el trayecto que va del municipio de Bugalagrande a Sevilla, Valle del Cauca...*" **no** se hallaba bajo la gobernabilidad del INVIAS, ya que la carretera que inicia en La Uribe pasando por Pailarriba y termina en Sevilla, es decir, Uribe – Sevilla, **no pertenece** a la red vial nacional a cargo del Instituto Nacional de Vías. Por el contrario, se advierte que la misma pertenece al departamento del Valle del Cauca, tal como se desprende de la Resolución No. 5951 del 31 de diciembre de 2015 suscrita por el Ministerio de Transporte (adjunto copia), todo en ello en virtud del convenio 0227 de 1995, de manera que, el INVIAS al momento del hecho dañoso no tenía ningún tipo de injerencia directa o indirecta en la administración y, menos aún, en el mantenimiento del referido tramo de carretera. Por ello, no existe fundamento legal y jurisprudencial alguno que permita enrostrar la responsabilidad administrativa de mi prohijada.

## RESPECTO DE LOS HECHOS

**A LOS HECHOS PRIMERO AL NOVENO:** Son ciertos, así se desprende de la prueba documental aportada con la demanda.

**AL HECHO DÉCIMO:** Es parcialmente cierto, por cuanto se acepta la





Instituto Nacional de Vías  
República de Colombia



La movilidad es de todos  
Mintransporte

226

fecha de nacimiento de la señora DORA RODRÍGUEZ CUBILLOS, ahí consignada. NO me consta la aseveración orientada a la condición de compañeros permanentes para con la víctima directa, por lo que deberá ser probado en debida forma al interior del proceso.

**A LOS HECHOS ONCE AL DIECISÉIS:** Son ciertos, como quiera que así se desprende de la prueba documental con la que se acompaña la demanda, especialmente, en lo tocante a la carretera que del corregimiento Uribe del municipio de Bugalagrande comunica al municipio de Sevilla, es de segundo orden, por consiguiente, la misma se encuentra bajo la gobernabilidad del departamento del Valle del Cauca.

**AL HECHO DIECISIETE:** No me consta, razón por la cual deberá ser acreditado en debida forma por la parte actora, máxime, que no se especifica el número de convenio y menos aún se aporta documentos que así lo soporten.

**AL HECHO DIECIOCHO:** No me consta, en lo que respecta a la supuesta omisión por parte del departamento del Valle del Cauca, quien tiene la administración y mantenimiento de la referida carretera.

**AL HECHO DIECINUEVE:** No me consta, si bien es cierto, se acepta la existencia del manual descrito, también lo es, que no así frente a los cuestionamientos que allí se plantean.

**AL HECHO VEINTE:** Tal como lo señaláramos en párrafo anterior, no me consta, si bien es cierto, se acepta la existencia del manual descrito, también lo es, que no me consta, los cuestionamientos que allí se plantean.

**AL HECHO VEINTIUNO:** Conforme al principio de la buena fe debe ser cierto.

**AL HECHO VEINTIDÓS:** Conforme al principio de la buena fe debe ser cierto.

**AL HECHO VEINTITRÉS:** No me consta, por lo que le corresponde a la parte probar en debida forma la tesis planteada; no obstante, de acuerdo con la aplicación de las reglas de la sana crítica y del análisis del registro fotográfico traídos a este hecho, se evidencia que la causa eficiente del hecho dañoso que tuvo lugar el día 25 de julio de 2017, es únicamente atribuible a quien conducía la motocicleta distinguida con placa CUP 03E, esto es, el señor quien en vida respondía al nombre de OSCAR ALBEIRO





Instituto Nacional de Vías  
República de Colombia



La movilidad es de todos  
Mintransporte

HOYOS GARCIA, pues se advierte que el motociclista intentó adelantar por la derecha del tractocamión involucrado, razón por la cual, en el presente asunto se configura la excepción denominada como **Culpa Exclusiva de la Víctima**.

**AL HECHO VEINTICUATRO:** No me consta, por lo que me atengo a lo que resulte pegado al interior del proceso.

**AL HECHO VEINTICINCO:** No me consta, por lo que me atengo a lo que resulte pegado al interior del proceso.

### 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 nexó 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*





Instituto Nacional de Vías  
República de Colombia

Libertad y Orden



La movilidad es de todos  
Mintransporte

*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 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 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"<sup>1</sup>.

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.

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 o con fundamento en las pruebas aportadas al proceso, es indispensable que el operador jurídico se encuentre convencido por ellas, en otras palabras, que se halle 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

<sup>1</sup> Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección O Sentencia 1997-04160 de octubre 5 de 2011 C.P. Olga Mérida Valle de De La Hoz





Instituto Nacional de Vías  
República de Colombia



La movilidad  
es de todos  
Mintransporte

**carga de la prueba de lo que afirma**, es decir, probar que para el día 25 de julio de 2017, siendo las 16:20 horas el señor OSCAR ALBEIRO HOYOS GARACÍA (q.e.p.d.) se desplazaba en una motocicleta distinguida con placa CUP-30E por la carretera que del corregimiento Uribe conduce al corregimiento Pailarriba, en el trayecto que conduce del municipio Bugalagrande al municipio de Sevilla y a su vez que en la misma fecha, hora y sentido vial se desplazaba el vehículo -tipo tractocamión- de placas VZI 413, conducido por el señor JAIR JARAMILLO DARAVIÑA, vehículo de propiedad para la fecha de los hechos de Sertecnica S.A.S., como también que este último *"trató de realizar de manera imprudente, maniobra de adelantamiento, en un sitio prohibido, toda vez que la vía tiene línea continua de color amarillo en la parte central"* a la motocicleta en cuestión. Y, Finalmente, que *"La imprudencia cometida por el conductor del vehículo de placas VZI - 413, aunada a la deficiente construcción de la vía, en cuanto a su ancho tanto de calzada como de berma, así como su deficiente mantenimiento exterior llevaron a que dicho camión atropellara a OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCÍA, causándole la muerte en el sitio de los hechos..."*.

Ahora bien, se advierte que con el propósito de acreditar el nexo de causalidad la parte actora, en el escrito introductorio relacionó como prueba documental (i) un disco compacto contentivo de 27 fotografías de cómo quedó la escena del accidente una vez ocurrido, (ii) copia del Informe de Inspección del Cadáver practicado a OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCÍA, (iii) copia del informe o croquis del accidente, (iv) copia de la declaración rendida por JAIR DARIO DARAVIÑA ante la Inspección de Policía de Bugalagrande - Valle del Cauca, y (v) un disco compacto que contiene la copia del Manual de Diseño Geométrico de Carreteras 2008 del ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Vías y la Resolución 000744de 4 de marzo de 2009 del ministerio de Transporte.

Se observa al efecto que se allegó como prueba documental, esto es, el Informe Policial de Accidente de Tránsito sin número de 25 de julio de 201, suscrito por el agente de tránsito NESTOR JOSE TOUS MEZA, identificado con cédula de ciudadanía No. 92.225.046, adscrito a la Secretaría de Tránsito Municipal de Bugalagrande, en el cual se consigna -entre otras- la siguiente información: lugar o coordenadas geográficas: del corregimiento Uribe al corregimiento Paila Arriba Ventiadero; clase de accidente: choque; choque con: vehículo; características del lugar: área: rural; diseño: tramo de vida; condición climática: normal; característica de la vía: curva; Utilización: (sin registrar), calzadas: dos; carriles: dos; Superficie de rodadura: asfalto; Estado: bueno (...) Línea central amarilla: continua; Línea de carril blanca: continua.





Además, de consignarse las generales de ley de la víctima directa, se anotó el número de licencia de conducción 13775237, seguido de la categoría "C2", que corresponde a: Camiones rígidos, busetas y buses de servicio público, así como que portaba casco. Y, finalmente, en cuanto la hipótesis del accidente anotó: "Por Establecerse".

De igual forma, se elaboró el bosquejo topográfico a mano alzada, mediante el cual se asentó la posición final de los vehículos involucrados en el accidente de tránsito, como también la ubicación del occiso con detalle en una tabla de medidas, teniendo como punto de referencia la carretera.

También es de relieve el documento que se rotula como Inspección Técnica a Cadáver -FPJ-10- , lo que se asignó como: "Hipótesis de causa de la muerte: Por Establecer", con igual importancia se trae a colación la diligencia de interrogatorio en la que el señor JAIR JARAMILLO DARAVIÑA depuso ante el Inspector de Policía y Tránsito (sin lograr identificar el despacho de conocimiento) con ocasión a los hechos que hoy se cuestiona a través de este medio de control, así:

*"(...) Diga a que velocidad conducía su vehículo. Contesta. Aproximadamente a 40 Kms por hora. Preguntado. Diga con que parte de tractocamión de placa VZI 413, colisionó con la moto susuki (sic) en la que iba hoy el occiso. Contesta. No sé porque en ningún momento yo colisioné con la motocicleta. Preguntado. Diga en que parte especifica se encontraba la moto susuki (sic) al momento del impacto. Contesta. Yo no vi la motocicleta al momento de la colisión, solo sentí que se movió el carro y mi copiloto me dijo Jair una moto, inmediatamente detuve el vehículo y Richard Meza, mi acompañante se bajo y vió (sic) que la moto había quedado al lado derecho. Preguntado. Diga en que sentido vial iban los dos en el momento del accidente. Contesta. Mi sentido era del corregimiento de la Uribe al municipio de Sevilla, el conductor de la motocicleta no sé que sentido tendría porque nunca lo vi (...) Diga si usted frenó para evitar la colisión, en caso positivo en que momento lo hizo, que distancia produjo la frenada del caro, (sic). Contesta. Yo en ningún momento frené ya que nunca vi la motocicleta. Preguntado. Que hizo después del accidente. Contesta. Me bajé del camión y me hice a un lado. Preguntado. (...) Preguntado. Hace cuanto tiempo usted conduce el camión de Placa VZI 413. Contesta. Yo manejo esa clase de vehículo hace 15 años, y el camión con el que tuve el accidente hacia 06 meses. Preguntado. (...) Diga con qué frecuencia se movilizaba por el corregimiento de la Uribe a Paila Arriba municipio de Bugalagrande. Contesta. Es primera vez (sic) que me movilizaba por esa vía. Preguntado. Diga cómo era el estado de la vía al momento del accidente, Contesta. Al estado de la vía, le faltaba señalización mantenimiento poda*





Instituto Nacional de Vías  
República de Colombia

Libertad y Orden



La movilidad es de todos  
Mintransporte

*en la yerba a los lados, había buena visibilidad, no tiene señalización de velocidad máxima...”.*

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 -para la fecha del accidente- **no** tenía injerencia directa o indirecta en la administración y mantenimiento de ese tramo de vía y del otro, porque por sí sola no se llega a la certeza que la causa eficiente alegada en el escrito de la demanda haya sido realmente el motivo que causó el lamentable deceso del señor OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCÍA, por el contrario, del análisis de dicha prueba documental, deja en evidencia que las condiciones de la carretera no tuvieron incidencia alguna en la consumación del hecho dañoso, es decir, no existe evidencia técnica que la carretera haya sido la causa eficiente del accidente de tránsito objeto de estudio, si en cuenta se tiene que en el I.P.A.T. se consignó que el estado de la vía era “Bueno”, además de contar con señalización horizontal, esto es, la línea blanca al costado de la carretera y línea amarilla -continua- en el centro de la carretera indicativo de la prohibición de adelantar, tanto más, que el accidente ocurrió en la a proximidad de una curva; no obstante, en versión del conductor del tractocamión, se aqueja que la carretera no contaba con señalización, especificando en lo tocante a la velocidad máxima permitida, pero acogiendo lo dicho por él en su relato queda desestimado, habida cuenta que señaló que al momento del accidente transitaba a una velocidad máxima de 40 kph y del que de manera repetida insistió que nunca observó el tránsito del motociclista y menos aún, cuál fue el momento de impacto, por lo que previo a ello, no realizó alguna maniobra de frenado, solo después que notó algo extraño en su marcha, junto al llamado que le hiciera el copiloto respecto al contacto con un motociclista, de manera que no puede considerarse que la falta de señalización haya contribuido en la causación del daño. Y, lo propio ocurre con la falta de poda de la yerba al costado de la carretera, ya que acogiendo lo consignado en el I.P.A.T. y lo declarado por él, los conductores contaban con buena visibilidad y gozaban de buenas condiciones climáticas.

Además, sobre el particular, resulta conveniente precisar en relación con la finalidad de las bermas, que no es otro que proveer soporte de borde a la calzada del pavimento, asistencia a los vehículos en problemas, incrementar la seguridad, especialmente al paso de peatones y/o semovientes y prevenir la erosión de las capas inferiores, en otras





palabras, son fajas comprendidas entre los bordes de la calzada y las cunetas, considerada como una franja de **seguridad lateral** a la calzada, por la que no se debe circular, ya que sirven de confinamiento lateral de la superficie de rodadura, controlan la humedad y las posibles erosiones de la calzada, por lo que es del caso traer a cita el artículo 60 del Código Nacional del Tránsito Terrestre que regula la obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados que a la letra dice:

"(...) Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

PARÁGRAFO 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

PARÁGRAFO 2o. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

PARÁGRAFO 3o. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.

Más adelante, ese estatuto preceptúa lo siguiente:

**"(...) ARTÍCULO 68. UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES.** Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Vía de sentido único de tránsito.

En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.

En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.

Vías de doble sentido de tránsito.

De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.





(...)

**ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS.**

Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

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.

(...)

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..." (Subrayas y resaltos fuera de texto).

Analizadas las normas ahora sometidas al examen, podemos establecer sin esfuerzo, que la berma no es un área de tránsito permitido para ningún vehículo, excepcionalmente para parqueo temporal o mantenimiento del vehículo en la vía, por lo que compendio normativo exige que debe realizarse dentro de la calzada demarcado, por lo que se colige el error de apreciación en que incurre el demandante al ubicar la inexistencia de la berma como causante del accidente, como tampoco es de recibo el cuestionamiento al diseño geométrico de la carretera que se hace como si esta fuese de primer orden, pasando por alto que la carretera es una vía secundaria.

De esta suerte, ningún reparo existe en relación con las condiciones técnicas que se motivan en la demanda, que vale decir, solo se hace un cuestionamiento, pero sin que medie un fundamento razonable que permita acreditar que la alegada omisión haya sido sin duda alguna la





causa eficiente de la ocurrencia del hecho dañoso, es decir, no aparece probado que el nexo causal se finque en las características propias de la carretera, por el contrario, con la aplicación de las reglas de la sana crítica y del análisis del registro fotográfico traídos al proceso, se evidencia que la causa eficiente del hecho dañoso que tuvo lugar el día 25 de julio de 2017, es únicamente atribuible a la conducta humana, es decir, imputable a los conductores, que en principio sería quien conducía la motocicleta distinguida con placa CUP 03E, esto es, el señor quien en vida respondía al nombre de OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCIA, pues se advierte que el motociclista intentó adelantar por la derecha del tractocamión involucrado; además, no se puede pasar por alto que el occiso al momento del suceso no se encontraba habilitado para conducir motocicletas, si en cuenta se tiene que este contaba con licencia categoría "C2", que corresponde a: Camiones rígidos, busetas y buses de servicio público, por lo que se encuentra probado que no tenía la competencia para el uso de este tipo de vehículos, de ahí que es relevante tener en la cuenta que la víctima directa desarrollaba una actividad peligrosa sin la pericia suficiente, entendida esta como la carencia de habilidad, sabiduría y experiencia en una determinada materia, para su ejercicio, como de igual manera que se trataba de un adulto mayor, ya que para la época del accidente contaba con la edad de 63 años, ya en su condición de pensionado, lo que supone que sus condiciones físicas y mentales se ven reducidas por razones naturales por el paso del tiempo, razón por la cual, en el presente asunto se configura la excepción denominada como **Culpa Exclusiva de la Víctima**.

Ahora, en el evento de desestimarse lo anterior, sería el caso de considerarse probada el medio exceptivo célebre como el **Hecho Determinante de un Tercero**, al tenerse por cierto de que el conductor del tractocamión identificado con placas VZI 413, señor JAIR JARAMILLO DARAVIÑA, procuró adelantar a la víctima directa en una zona prohibida para realizar tal maniobra.

De todos modos, no sobra, recalcar la condición de adulto mayor de la víctima directa, la que debe ser objeto de valoración, ya que como es sabido existen varios factores físicos vinculados con el envejecimiento que afectan la capacidad de manejar. Uno de ellos es la disminución de la capacidad visual que se manifiesta en una alta sensibilidad al brillo de la luz y en problemas de enfoque que dificultan la percepción de distancias, velocidades e incluso de profundidad. A esto se suma la falla en la visión periférica y algunos defectos refractivos como la miopía y la hipermetropía o enfermedades como el glaucoma, la degeneración



macular y las cataratas que nublan la visión.

Simultáneamente con esta condición se puede presentar una pérdida considerable de la capacidad auditiva, un factor de vital importancia a la hora de manejar pues proporciona información adicional de la que se capta por medio de la visión, y es que oír la sirena de una ambulancia, los pitos que indican señal de alerta o el sonido que producen las llantas cuando frenan en seco, son pistas más útiles de lo que muchos imaginan.

Por otro lado, en algunas personas las articulaciones suelen endurecerse y los músculos, debilitarse, a esto contribuyen malos hábitos de vida como sedentarismo, consumir alcohol en exceso y fumar. Esta condición puede dificultar algunos movimientos como la capacidad de voltear la cabeza para ver hacia atrás o girar el timón o maniobro rápidamente. Por eso suelen recomendar a los conductores de todas las edades mantener en forma los músculos del cuello, los hombros y los brazos por medio de ejercicios para incrementar su fuerza y, sobre todo, su flexibilidad.

Para manejar de forma segura es especialmente relevante que el conductor reaccione de manera ágil, que pueda tomar decisiones rápidas mientras conduce para evitar un accidente. Con la vejez y con otras condiciones ya mencionadas, como el sedentarismo, el consumo de alcohol y la falta de práctica, se pierde parte de esta capacidad de reacción, o por lo menos se hace más lenta, así como los reflejos. Por otra parte, se ha demostrado que algunos problemas de salud pueden dificultar la tarea de conducir un vehículo. Ejemplos de ello son la enfermedad de Parkinson, el Alzheimer, las lesiones causadas por accidentes cerebro cardiovasculares y la artritis. Adicionalmente, algunos de los medicamentos para tratar éstas y otras enfermedades tienen efectos sedantes y pueden llegar a afectar la percepción sensorial y la capacidad de reacción de quienes los toman.

Como se sabe, 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 humano<sup>2</sup>.

Todo conductor debe actuar en condiciones de total normalidad física y mental. Si está bajo efecto de alcohol, drogas, fatiga, estados

<sup>2</sup> <https://www.arlsura.com/index.php/component/content/article?id=406:-sp-17983>





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-.

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.

Siendo ello así, no es posible atribuir con la mera anotación de que unas señales verticales se encontraban cubiertas o tapadas en el Informe Policial de Accidentes de Tránsito, como la causante del accidente de tránsito y con el resultado lamentable, por lo que la parte actora deberá demostrar con suficiencia que la víctima directa, desarrollaba la actividad peligrosa con la debida diligencia, cuidado y pericia, así como atendiendo las normas de tránsito y de seguridad vial.

De manera que, de lo expuesto, se tiene que con la prueba documental no es posible afirmar de manera indefectible que la situación alegada haya sido la causa generadora y única del daño padecido por la parte actora, pues no por su ausencia induce a un conductor a circular en contravía y no tomar las medidas necesarias cuando se advierte fácilmente que un tramo de la carretera está siendo intervenida, por lo que resulta pertinente, referirse que se entiende por el manejo a la defensiva, del que todo conductor de vehículo está obligado a cumplir, así:

### **Manejo a la defensiva es estar alerta<sup>3</sup>:**

Observe las normas de tránsito, respete los semáforos, las señales de tránsito, las señales que le hace el conductor del vehículo que va adelante sobre lo que piensa hacer. ¿Está haciendo señal de girar? ¿Están encendidas las luces de girar? ¿Están encendidas las luces de freno? ¿Se va aproximando hacia la derecha o a la izquierda, como si estuviese preparándose para girar? El conductor seguro manteniéndose alerta siempre tiene presente:

### **Anticipación a la situación:**

Observe más allá del vehículo que va adelante para prevenir situaciones que puedan forzarlo a actuar rápidamente, convirtiéndose en una amenaza para usted; analice el entorno y tome las prevenciones adecuadas. ¿Hay intersecciones marcadas o no marcadas? ¿Hay vehículos en la carretera o sobre la berma? ¿Se reduce o ensancha la calzada? ¿Hay resaltos, depresiones? ¿Hay vehículos estacionados? ¿Peatones o ganado? ¿Obreros en la vía?, ¿Cuándo va a pasar un vehículo en la carretera se asegura que lo han visto?, ¿Ha dejado suficiente distancia con el vehículo de adelante?

<sup>3</sup> <https://www.arlsura.com/documentacion/hogar/articulos/410/>





## Responsabilidad social del conductor

Durante un año, los adultos pasan al volante un 11% de su tiempo. Siempre se debe tener en cuenta que en las vías públicas nunca nos encontramos solos, ni mucho menos somos sus dueños. Esta razón es la base por la que debemos respetar y seguir las normas de convivencia y la normatividad establecida. Cuando no se respeta, aparece la acción destructiva que en muchos casos produce víctimas, lesionados, heridos, pérdidas económicas, entre otras.

La descripción del vehículo y de su comportamiento reflejan la actitud del conductor. Se pueden relacionar las actitudes de las personas respecto a las cosas que usan y como las cuidan. El vehículo no es solamente un signo social, sino también un elemento configurador de la personalidad.

Es fundamental para la convivencia que cada persona asuma la responsabilidad propia sin inculpar a los demás. Las actitudes reflejadas por cada conductor contribuyen a la buena imagen de cada uno y al desarrollo cultural de la ciudad. Una ciudad donde sus conductores dan el paso no bloquea las intersecciones y respetan todas las normas, mejora la calidad de vida de cada uno de sus integrantes.

Por consiguiente, es dable poner de presente que existen otros factores distintos a los señalados en el escrito introductorio, 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, si en cuenta se tiene que la vía es concurrida por el paso de varios vehículos o incluso del uso de peatones. Vale señalar que en el presente asunto solo se plantea la falta de señalización, pero no se puede pasar por alto que también existe como variable, la condición física y mental del conductor, las condiciones del vehículo, el clima, la hora, el tráfico al momento del siniestro que podrían incidir de manera directa la ocurrencia del hecho dañoso, no necesariamente la supuesta falencia sea la causante del accidente de tránsito.

En estos supuestos ha de averiguar el fallador cuál de los hechos reposa la responsabilidad, lo cual debería de resolverse ante la jurisdicción ordinaria, como quiera que no se existe medio de prueba que permita establecer con certeza que la culpa resida en la omisión alegada por parte de la Administración.



233

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, en tanto, en el presente asunto no se logró establecer la configuración del nexo de causalidad, pues no está probado que el hecho -la deficiente construcción de la vía, así como su deficiente mantenimiento exterior llevaron a que quien conducía el tractocamión lo atropellara- 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, porque desde el punto de vista de la causalidad, esto es, desde una perspectiva eminentemente naturalística, fenomenológica, la parte actora no consiguió demostrar el acaecimiento del suceso que atribuía a la entidad demandada.

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, qué maniobra adelantaba, de dónde provenía y hacia donde se dirigía, a qué velocidad se desplazaba; 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 d 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.

### **EN CUANTO A LAS INFRACCIONES DE TRANSITO**

Cabe subrayar que la conducción de motocicletas constituye una actividad altamente peligrosa y, por tanto, exige de manera necesaria e ineludible que quien la ejerza extreme las medidas de precaución tanto para garantizar su propia integridad, como la de los demás conductores y usuarios de las vías, dentro de ellas el cumplimiento de las normas de tránsito vigentes.

En el caso en concreto, la colisión entre los dos vehículos automotores se produjo como consecuencia de la vulneración de las disposiciones de tránsito vigentes por parte del ciudadano OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCÍA (q.e.p.d.), quien, al realizar una actividad altamente peligrosa, intentó adelantar por la derecha del tractocamión y/o no conducía a la distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla, exigida para los motocicletas, según el estatuto de tránsito terrestre, aunado, que si bien contaba con licencia de conducción, esta no correspondía para la conducción de motocicletas.

De lo anterior, se concluye que, era más que un deber para el ciudadano HOYOS GARCÍA (q.e.p.d.), al momento de conducir su motocicleta, portar su licencia de conducción, pero decidió omitir ese requisito, incurriendo en negligencia extrema, puesto que como lo dice la normatividad, la licencia se configura en la autorización a una persona a conducir vehículos -tipo motocicleta- en todo el territorio nacional, en la que al momento de tenerla, se presume la capacidad física y mental, que lo habilitaría para ejercer tal actividad.





Entonces, lo que causó el resultado dañoso fue la negligencia y la impericia por parte de la misma víctima directa, al incumplir las normas de tránsito en la conducción de motocicletas, lo que exige de manera necesaria e ineludible que quien la ejerza extreme las medidas de precaución tanto para garantizar su propia integridad, como la de los demás conductores y usuarios de las vías.

### EN CUANTO AL NEXO CAUSAL

Los demandantes pretenden hacer ver que existe relación entre el accidente acaecido el día 25 de julio de 2017, y la supuesta falla del servicio consistente en la falta de señalización en la carretera.

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 tengan relación directa con las condiciones técnicas de la carretera, constituyéndose lo anterior en simple manifestación carente de sustento.

Con base en lo anterior, sólo resta preguntarse si en efecto la víctima directa cumplía con todas las reglas señaladas, pues de no ser así, claro resulta que el motivo del accidente le sería atribuible a ella, constituyéndose en causal eximente de responsabilidad como lo es la **culpa exclusiva de la víctima**, por tanto, inexistencia del nexo causal.

Al respecto, la entidad demandada en este caso el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS, sólo podrá exonerarse de responsabilidad alegando y probando fuerza mayor, **hecho exclusivo de la víctima** o **hecho determinante de un tercero**, porque se insiste que la vía donde se arguye ocurrió el siniestro no está dentro de la gobernabilidad del INVIAS, sino del DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA, como bien lo manifiesta la misma parte actora y que se corrobora con la certificación y acto administrativo que se adjunta y que se relaciona más adelante en el acápite de pruebas.

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 servido *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 fórmula como consecuencia del daño producido tras la ocurrencia del accidente de tránsito sufrido por el hoy occiso OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCIA, 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.

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.*





235

*"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:*

*"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 culposo 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 resultarte 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



236



Instituto Nacional de Vías  
República de Colombia



La movilidad es de todos  
Mintransporte

*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) |
|----------|-----------------|---|--|
|----------|-----------------|---|--|





|  |          |          |         |
|--|----------|----------|---------|
| <b>Familiares inmediatos y cónyuge</b> | 50 SMMLV | 10 SMMLV | 5 SMMLV |
| <b>Familiares derivados</b>            | 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) |
|--|-----------------|---|--|
| <b>Familiares inmediatos y cónyuge</b> | 80 SMMLV        | 20 SMMLV                                      | 10 SMMLV   |
| <b>Familiares derivados</b>            | 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) |
|--|-----------------|---|--|
| <b>Familiares inmediatos y cónyuge</b> | 100 SMMLV       | 50 SMMLV                                      | 25 SMMLV   |
| <b>Familiares derivados</b>            | 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 básico que logre demostrar.

## 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





Instituto Nacional de Vías  
República de Colombia



La movilidad  
es de todos  
Mintransporte

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. 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 Administrativa, 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.

## 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 - INVÍAS, 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:*

*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.
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.

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.





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.

Por lo anterior, se itera, que el lugar descrito en la demanda donde se afirma aconteció el siniestro, a saber, "(...) *la carretera ubicada en el sector de Ventiadero vía del Corregimiento Uribe al Corregimiento Pailarriba, en el trayecto que va del municipio de Bugalagrande a Sevilla, Valle del Cauca...*" **no** se hallaba bajo la gobernabilidad del INVIAS, ya que la carretera que inicia en La Uribe pasando por Pailarriba y termina en Sevilla, es decir, Uribe – Sevilla, **no pertenece** a la red vial nacional a cargo del Instituto Nacional de Vías. Por el contrario, se advierte que la misma pertenece al departamento del Valle del Cauca, tal como se desprende de la Resolución No. 5951 del 31 de diciembre de 2015 suscrita por el Ministerio de Transporte (adjunto copia), todo en ello en virtud del convenio 0227 de 1995, de manera que, el INVIAS al momento del hecho dañoso no tenía ningún tipo de injerencia directa o indirecta en la administración y, menos aún, en el mantenimiento del referido tramo de carretera. Por ello, no existe fundamento legal y jurisprudencial alguno que permita enrostrar la responsabilidad administrativa de mi prohijada.

En relación con la falta de legitimación en la causa por pasiva en un asunto parecido el Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca, en





240

sentencia del (13) de septiembre de dos mil dieciséis (2.016), en el proceso radicado 76001-23-31-008-2008-00291-00, bajo la ponencia de la magistrada Luz Stella Alvarado Orozco, señaló:

"(...)

Legitimación en la causa por pasiva de las entidades accionadas.

En el presente caso, el ejercicio de imputación fáctica y jurídica propuesto con la demanda se dirige a obtener la declaratoria de responsabilidad del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), el Departamento del Valle del Cauca y el Municipio de Restrepo, entidades que presuntamente incumplieron con su deber de mantenimiento y señalización de la vía en que ocurrió el accedente de tránsito en que resultó lesionado el señor Carlos Alberto Cartagena, sin llegar a especificar cuál de las entidades accionadas tenía a su cargo el corredor vial.

A su turno, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) considera que no se encuentra legitimado en la causa para responder por el juicio de imputación planteado con la demanda, toda vez que el mantenimiento de la vía en que ocurrieron los hechos se encontraba dado que no se encuentra (sic) incluida dentro de los corredores determinados en el decreto 1735 de 2001, por medio del cual se fijó la red nacional de carreteras a cargo de dicha entidad.

Sobre el particular, debe manifestarse que, a partir de la ley 105 de 1993 se definió la composición de la infraestructura vial en los diferentes niveles y se precisaron las funciones y responsabilidades de la Nación, los departamentos, los municipios y los distritos sobre la red vial del Estado.

La ley 105 de 1993, definió la infraestructura a cargo de la Nación y de las entidades territoriales, así como [as precisiones en torno al alcance de las obligaciones de estos entes para ejecutar las actividades de mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura a su cargo, circunstancia que debe tenerse en cuenta al delimitar la responsabilidad de cada uno de estos entes en los eventos en que ocurre un daño antijurídico asociado a la prestación de dicho servicio.

El artículo 12 de la ley 105 de 1993, define la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, en los siguientes términos:

(...) Artículo 12. definición de integración de la infraestructura de transporte a cargo de la nación. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:

a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras.





b. Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales.

c. Las carreteras que unen las troncales anteriores entre si, denominadas transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.

d. Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica, esta conexión puede ser de carácter intermodal.

e. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros mediante convenios o pactos internacionales.

"Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.

"Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del departamento respectivo, si este demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación..."

En concordancia con lo anterior, el artículo 16 de la ley en comento establece que forman parte de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos los siguientes tipos de vías:

(...) a) Las vías que eran de propiedad de los Departamentos antes de la expedición de la ley;

b) Las vías que eran responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en la ley, les transfirió mediante convenio a los departamentos.

c) Aquellas que en el futuro sean departamentales.

**d) Las vías que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamental es que no sean parte de la red nacional.**

e) Las vías alternas que se le transfieran con ocasión de la construcción de una variante de una carretera Nacional, si a juicio del Ministerio de Transporte reúne las características de ésta" (Negrilla fuera del texto original).

Por su parte, el artículo 17 de la ley 105, dispone que hacen parte de la infraestructura vial distrital y municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del distrito o municipio.

La descentralización de la competencia en materia de infraestructura vial además de trasladar la "propiedad" de las vías a las entidades territoriales, trajo consigo





la responsabilidad de adelantar las labores que se requieran para la conservación, rehabilitación y mantenimiento de las mismas.

Bajo este presupuesto, el artículo 19 de la ley 105 de 1993, señala:

"Artículo 19. Constitución y conservación. Corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley".

En concordancia con lo expuesto, la Nación y las entidades territoriales están en la obligación de garantizar la sostenibilidad y transitabilidad de las vías bajo su responsabilidad, según las competencias asignadas en dicha ley y de apropiarse en sus respectivos presupuestos las partidas que se requieran para el efecto.

Ahora bien, una vez revisado el contenido del artículo 4º decreto 1735 de 2001, se advierte que el corredor vial que comunica al Municipio de Restrepo no hace parte de la red nacional de carreteras a cargo del Instituto Nacional de Vías, motivo por el cual le asiste razón a esta entidad al sostener que en su caso se configura una falta de legitimación en la causa por pasiva.

Lo anterior, máxime si se tiene en cuenta que a folio 129 del cuaderno principal obra certificación suscrita por el Director Territorial Valle del Instituto Nacional de Vías en la que hace constar que el sitio conocido como la "y" ubicado entre la vía que comunica a los Municipios de Buga y Restrepo no corresponde a un corredor vial que tenga la categoría de Nacional.

Esta situación permite inferir que la vía en que ocurrió el accidente, conforme a lo estipulado por el literal d) del artículo 16 de la ley 105 de 1993 corresponde a una carretera a cargo del Departamento del Valle del Cauca, toda vez que comunica entre sí a 2 cabeceras municipales, no se encuentra dentro del perímetro urbano de una de éstas entidades y sirve de enlace para la comunicación con otro corredor vial del orden Nacional como la Vía entre Buga y Buenaventura.

En consecuencia se procederá a declarar probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva formulada por el Instituto Nacional de Vías, situación jurídica que igualmente cobija al Municipio de Restrepo y que puede ser declarada de oficio conforme las facultades establecidas en el artículo 164 del C.C.A.

De esta forma el juicio de imputación planteado con la demanda se surtirá únicamente frente al Departamento del Valle del Cauca, entidad territorial que tenía a su cargo la manutención de la vía en que se produjo el accidente que ocasionó el daño antijurídico que presuntamente afecta a los integrantes de la parte accionante...".

<sup>4</sup> Artículo 4º Fijar la Red Nacional de Carreteras construida a cargo del Instituto Nacional de Vías, de conformidad con el Documento Compes número 3085 del 14 de julio de 2000, la cual está construida por 16.575,1 Km. de los cuales 11.650,4 Km. corresponden a carreteras pavimentadas y 4.924,270 KM. a carreteras en afirmado, de acuerdo con la evaluación realizada en diciembre de 1999, así (...)





Instituto Nacional de Vías  
República de Colombia



La movilidad es de todos  
Mintransporte

Por lo anterior, se deduce la FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA, en el presente asunto, como quiera que el lugar donde se aduce ocurrió el siniestro no estaba bajo el dominio de la autoridad administrativa que represento. Por lo que deberá ser exonerado de cualquier responsabilidad del Instituto.

## 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 falta de condiciones técnicas de la carretera, como la falta de mantenimiento en el exterior de esta, sin aportar ningún medio de prueba con la suficiencia para 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 debatido en el acápite de los hechos, no existe prueba que demuestre que lo alegado por la parte actora sea la causante del sentido accidente de tránsito, por el contrario, existe evidencia que la causa eficiente se ubica en la conducta de los conductores involucrados, de manera que sería un despropósito condenar a cualquier entidad teniendo como única prueba la manifestación de la actora.

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

De acuerdo con las pruebas documentales que se aportan con el escrito de la demanda, NO se logra acreditar la supuesta *"deficiencia en la construcción de la vía, en cuanto a su ancho tanto de calzada como de berma, así como su deficiente mantenimiento exterior llevaron a que dicho camión atropellara a OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCÍA, causándole la muerte en el sitio de los hechos"*, por el contrario, de la aplicación de la sana crítica se advierte que el motociclista intentó adelantar el tracto camión por la derecha y lo más grave aún que al momento del hecho dañoso no se encontraba habilitado para la conducción de motocicletas



o también podría considerarse que el conductor del tractocamión no percibió la presencia del motociclista por distracción impactándole y a la postre causándole la muerte.

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 si bien ocurrió, también lo es que 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 los conductores involucrados, así como se deduce de lo relacionado en la prueba documental que ya hicieramos referencia. En consecuencia, se deben denegar la totalidad de las pretensiones de la demanda.

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 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 y/o HECHO DE UN TERCERO:**

En aplicación de las reglas de la sana crítica y del análisis del registro fotográfico traídos al proceso, se evidencia que la causa eficiente del hecho dañoso que tuvo lugar el día 25 de julio de 2017, es únicamente atribuible a la conducta humana, es decir, imputable a los conductores, que en principio sería quien conducía la motocicleta distinguida con placa CUP 03E, esto es, el señor quien en vida respondía al nombre de OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCIA, pues se advierte que el motociclista intentó adelantar por la derecha del tractocamión involucrado; además, no se puede pasar por alto que el occiso al momento del suceso no se encontraba habilitado para conducir motocicletas, si en cuenta se tiene que este contaba con licencia categoría "C2", que corresponde a: Camiones rígidos, busetas y buses de servicio público, por lo que se encuentra probado que no tenía la competencia para el uso de este tipo de vehículos, de ahí que es relevante tener en la cuenta que la víctima directa desarrollaba una actividad peligrosa sin la pericia suficiente, entendida esta como la carencia de habilidad, sabiduría y experiencia en una determinada materia, para su ejercicio, como de igual manera que





se trataba de un adulto mayor, ya que para la época del accidente contaba con la edad de 63 años, ya en su condición de pensionado, lo que supone que sus condiciones físicas y mentales se ven reducidas por razones naturales por el paso del tiempo, razón por la cual, en el presente asunto se configura la excepción denominada como **Culpa Exclusiva de la Víctima**.

Ahora, en el evento de desestimarse lo anterior, sería el caso de considerarse probada el medio exceptivo célebre como el **Hecho Determinante de un Tercero**, al tenerse por cierto de que el conductor del tractocamión identificado con placas VZI 413, señor JAIR JARAMILLO DARAVIÑA, procuró adelantar a la víctima directa en una zona prohibida para realizar tal maniobra.

No hay que perder de vista que los conductores, estaban 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; en el caso que nos ocupa, las causas 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.

Así mismo, el incumplimiento de las normas de tránsito, al conducir sin portar la licencia de conducción, y la invasión del carril contrario, sin en cuenta s tiene que el Código Nacional de Tránsito establece en su "ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce".

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





Instituto Nacional de Vías  
República de Colombia



La movilidad  
es de todos  
Mintransporte

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.- FALTA DE JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA.**

Ahora bien, el artículo 168 de la Ley 1437 de 2011 regula de manera expresa la figura de la falta de jurisdicción o de competencia, estableciendo que, en caso de su configuración, mediante decisión motivada, el juez ordenará remitir el expediente al que considere competente.

En igual sentido el numeral segundo del artículo 101 del CGP establece la oportunidad y trámite de las excepciones previas, en donde se dispuso que, si prospera la excepción de falta de jurisdicción y de competencia, se ordenará remitir el expediente al juez que corresponda, conservando validez lo actuado, hasta ese momento.

En tratándose de los conceptos de jurisdicción y competencia, ha de indicarse que la primera ha sido entendida como el género cuando de administración de justicia se trata, en tanto la especie responde al concepto de competencia, es decir, que la jurisdicción es la forma como el Estado ejerce la función de administrar justicia en todo el territorio





nacional, mientras la competencia responde a la forma como se distribuyen funciones al interior de la jurisdicción.

Ahora bien, respecto las excepciones previas también conocidas como dilatorias deben ser resueltas en el trámite de la audiencia inicial y son aquellas destinadas a sanear el proceso, su cometido no es el de cuestionar el fondo del asunto, sino el de mejorar el trámite de la litis o terminarla cuando ello no es posible, evitando posibles nulidades y sentencias inhibitorias numeral 6 del artículo 180 de la Ley 1437 de 2011. (...) debe destacarse que el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo no reguló cuáles excepciones eran previas, por lo que de conformidad con el artículo 306 de la aludida codificación es necesario acudir al artículo 100 de la Ley 1564 de 2012 -Código General del Proceso-, en el que se determinó de manera taxativa cuales medios de oposición que constituían este tipo de excepción, encontrando, entre otras, la falta de jurisdicción o de competencia, la existencia de compromiso o clausula compromisoria y la indebida acumulación de pretensiones.

De este modo, para determinar la competencia en el caso concreto, es que pese de cuestionarse el actuar u omisión de la Administración, simultáneamente se cuestiona la acción de un particular o de naturaleza privada y del que se trae a juicio y se depreca su condena, sin que medie para ningún tipo de relación contractual de esta con el Estado y menos aún existe un medio de prueba idóneo que sirva para establecer la responsabilidad patrimonial de las entidades públicas aquí demandadas, por lo que el presente litigio puesto en conocimiento de la jurisdicción de lo contencioso administrativo, debe ser tramitado ante la jurisdicción ordinaria bajo la cuerda de un proceso de responsabilidad civil extracontractual a fin de que declare la responsabilidad y su consecuente indemnización.

## **7.-LA IMNOMINADA**

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

### **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:





Instituto Nacional de Vías  
República de Colombia



La movilidad es de todos

- 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

1.- Memorando No DT-VAL 38221 de 7 de junio de 2018, por medio del cual el Director Territorial Valle del Instituto Nacional de Vías, certifica que la carretera de marras al momento del accidente no se encontraba bajo la gobernabilidad del Instituto.

2.- Resolución No. 5951 del 31 de diciembre de 2015 suscrita por el ministerio de Transporte

\*se aporta en medio magnético\*

3.- Se decreta el testimonio de los señores JAIR JARAMILLO DARAVIÑA y RICHARD MEZ, previa fijación de fecha y hora para que depongan sobre los hechos de la demanda, para lo cual formularé el cuestionario de rigor en la audiencia o su defecto lo haré en sobre cerrado allegado antes de la audiencia de pruebas. Quienes podrán ser contactados el primero de ellos en la carrera 7C Bis No. 82-95 de la ciudad de Cali y/o al celular 314 889 0606 y el segundo en cita en la carrera 12 No. 23-20 de la ciudad de Cali y/o teléfono 8893022-23.

Esta prueba tiene el propósito de fundar cada una de las razones expuesta a lo largo de la contestación de la demanda, para que sean denegadas la totalidad de las pretensiones de la demanda.

## 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.

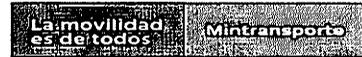
## LLAMAMIENTO EN GARANTIA

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 ocasión a que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, suscribió con dicha compañía póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual No. 2201217017756, con vigencia para la época





Instituto Nacional de Vías  
República de Colombia



de los hechos, a saber, el 25 de julio de 2017, 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.

### ANEXOS

1. Poder para actuar
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: [njudiciales@invias.gov.co](mailto:njudiciales@invias.gov.co); [fvalencia@invias.gov.co](mailto:fvalencia@invias.gov.co)

Del señor Juez, con el merecido respeto.

Atentamente,

**FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA**  
CC. 76.331.466  
T.P. 173060 del C.S. de la J.

