



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00120-00

Cartagena de Indias D. T y C, Once (11) de Mayo de dos mil veinte (2020)

Medio de control	REPARACION DIRECTA
Radicado	13-001-33-33-008-2018-00120-00
Demandante	EDWIN CASARES RESTREPO Y OTROS
Demandado	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS-INVIAS; AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA; CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A.; EDGARDO NAVARRO VIVES.
Tema	Accidente de tránsito.
Sentencia No	0065

1. PRONUNCIAMIENTO

Procede el Juzgado Octavo Oral Administrativo del Circuito de Cartagena a dictar sentencia de Reparación Directa presentada por **EDWIN CASARES RESTREPO Y OTROS**, a través de apoderado judicial, contra el **INSTITUTO NACIONAL DE VIAS-INVIAS; AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA; CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A. Y EDGARDO NAVARRO VIVES.**

2. ANTECEDENTES

- PRETENSIONES

PRIMERO: que se declare al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS-INVIAS; AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI; CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A Y EDGARDO NAVARRO VIVES, administrativamente responsable por falla o falta en el servicio que generó el accidente en el que se encontraron involucrados los accionantes cuando se movilizaban en el vehículo Renault Duster Expresion 2014, de placas KKQ-113 sobre la carretera vía al mar, a la altura del kilómetro 28+930.

SEGUNDO: Que se condene al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS-INVIAS; AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI; CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A Y EDGARDO NAVARRO VIVES a pagar las siguientes condenas:

PERJUICIOS MATERIALES

- A favor de Edwin Casares Restrepo la suma de \$12.000.000, por concepto de lucro cesante, mas \$51.501.817, por concepto de daño emergente consolidado, o en su defecto, la reposición del vehículo Renault Duster Expresion 2014, de placas KKQ-113, en condiciones iguales o mejores a las que se encontraba antes del siniestro.
- A favor de Zugey tapia Anillo, la suma de \$12.000.000 de pesos.
- A favor de Maria Diaz Tapia, la suma de \$12.000.000 de pesos.
- A favor de Sonia Anillo Gaitán, la suma de \$4.800.000 pesos por concepto de lucro cesante, mas \$12.431.125 pesos, por concepto de daño emergente consolidado.
- A favor de Hayson Espitia castro, la suma de \$12.000.000 de pesos.



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00120-00

PERJUICIOS INMATERIALES

- a) A favor de Edwin Casares Restrepo, Zugey Tapia Anillo, Maria Tapia Diaz y Sonia Anillo Gaitán, la suma de \$100.000.000 de pesos para cada uno.
- b) A favor de Hayson Espitia Castro, la suma de \$50.000.000 de pesos.

TERCERO: Que se ordene al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS-INVIAS; AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI; CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A Y EDGARDO NAVARRO VIVES, a desarrollar medidas no pecuniarias tales como la implementación de señales de tránsito de carácter preventivo, para la no repetición de accidentes en la zona donde se produjo el accidente el día 03 de diciembre de 2016.

CUARTO: Que las sumas reconocidas sean indexadas.

QUINTO: Que se condene en costas a las entidades demandadas y se dé cumplimiento a la sentencia en los términos de los artículos 188, 189 y 192 del CPACA.

- HECHOS

Como fundamentos facticos de su acción, la parte demandante, en resumen, planteó los siguientes:

1) El 03 de Diciembre de 2016, los señores Edwin Casares Restrepo, Zugey Lilibiana Tapias Anillo, Sonia Maria Anillo Gaitán, Hayson Eduardo Espitia Castro y la entonces menor de edad Maria Camila Diaz Tapias, se trasladaban de la ciudad de Cartagena hacia la ciudad de Barranquilla, sobre la carretera nacional conocida como vía al mar-ruta nacional 90 a 01, en el vehículo automotor tipo camioneta marca Renault línea Duster Expresion modelo 2014, de placas KKQ-113.

2) A la altura del kilómetro 28+930 de la ruta 90 A 01 por causas ajenas a los demandantes, se produjo un desplome de tierras sobre la vía, cubriéndola con una capa húmeda de lodo, se cree que el desplome ocurrió el 02 o 03 de diciembre de 2016.

3) El día 03 de diciembre de 2016 siendo aproximadamente las 5:50 am, los demandantes pasaron a velocidad permitida por la vía cubierta de lodo y se produjo un deslizamiento del automotor en que se transportaban, en el sentido Cartagena-barranquilla. El vehículo era conducido por el señor HAYSON EDUARDO ESPITIA CASTRO, quien por el lodo en la vía, lo que produjo el estallido de las llantas delanteras del automotor y el volcamiento de lateral del mismo.

4) Una vez ocurrido el accidente, se hicieron presentes en el lugar de los hechos los agentes adscritos al D.A.T.T. Cartagena, Jovany Velásquez Vásquez, identificado con la cedula de ciudadanía No. 3.415.485, con la placa No. 088211 y Abel Pérez rivera, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.188.527, con la placa No. 089123, quienes levantaron el informe policial respectivo, sentando como causa del accidente superficie lisa, superficie húmeda sobre la vía.

5) Después de ocurrido el accidente aproximadamente media hora y aun estando presente los demandantes, se desplegó en el sitio del accidente una cuadrilla de trabajadores de la concesión vial, colocando indicadores de conducir con cuidado, señales de precaución por derrumbes y procediendo a realizar el levantamiento de la capa de lodo húmedo que se encontraba sobre la vía en ese momento.

6) Antes de la ocurrencia de los hechos, en el lugar del accidente no habían señales de tránsito de “conducir con cuidado”, “cuidado zona de derrumbes” ni nada que le pudiera indicar a los conductores que en la zona eran propensos los accidentes por el constante derrumbe.

Código: FCA - 008 Versión: 02 Fecha: 31-07-2017

Página 2 de 16



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00120-00

7) Tras el accidente fueron trasladadas en ambulancia con cargo al SOAT del vehículo accidentado, las señoras Zugey Liliana Tapias Anillo, Sonia María Anillo Gaitán y la entonces menor de edad María Camila Díaz Tapias, para efectos de valoración psicofísica a la Clínica San José de Torices ubicada en la ciudad de Cartagena de Indias.

8) Sobre las secuelas del accidente, los demandantes padecieron diferentes afectaciones y traumatismos, por lo que debieron ser sometidos a tratamientos, terapias físicas y psicológicas para superar los daños producidos por el accidente, como también padecieron afectaciones materiales, como la pérdida del vehículo automotor, como también afectaciones en su vida laboral y académica.

- **FUNDAMENTO DE LAS PRETENSIONES.**

El régimen de responsabilidad del estado parte de la constitución política en su artículo 90, en el que se señala que: “El estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas...”, razón por la cual el Estado debe responder por los daños y perjuicios sufridos por los demandantes el pasado 03 de diciembre de 2016, víctimas directas de un accidente que les generó lesiones personales y la pérdida del vehículo automotor.

Ahora por parte de la Sección tercera del Consejo de Estado, se ha establecido que se deben tener en cuenta requisitos para determinar tal responsabilidad: a) el daño antijurídico y b) que la acción u omisión le sean imputables a la autoridad pública; Sumado a esto se debe tener claro que la responsabilidad estatal aflora independientemente que la conducta del funcionario sea dolosa o culposa y que la conducta del agente estatal sea lícita o no, no son que factores que determinan la antijuricidad del daño. Se genera entonces una responsabilidad patrimonial del estado, no para que se elimine o se suprima la culpa sino para que recaiga sobre el patrimonio de la administración misma, por el daño que ha sufrido el particular.

En el caso que nos ocupa, es suficiente demostrar la falla causante y el daño; y la relación de causalidad entre el perjuicio y el hecho atribuible a la administración; no existiendo fuerza mayor, hecho de un tercero o culpa de la víctima; Así las cosas, el daño es antijurídico porque se causó un detrimento patrimonial que carece de título jurídico válido y que exceda el conjunto de las cargas que normalmente debe soportar un individuo en su vida social, generando lesiones personales en los demandantes y afectaciones en su patrimonio económico; Además, le es imputable a las demandadas por ser las obligadas al mantenimiento, reparación y reconstrucciones necesarias para mantener en perfecto estado la vía al Mar que une a Cartagena con Barranquilla.

- **CONTESTACIÓN**

➤ **INSTITUTO NACIONAL DE VIAS-INVIAS**

El apoderado de la entidad manifiesta que se opone frente a todas y cada una de las pretensiones de la demanda, argumentando frente a los hechos que en el año 2003, el Gobierno Nacional tomó la decisión de dividir la red nacional de carreteras en vías concesionadas y no concesionadas, correspondiéndole al INVIAS el manejo, operación y administración de la red nacional no concesionada, quedando a cargo de algunas redes secundarias y un inventario de red terciaria para apoyar a los Municipios y Departamentos, es decir cumpliendo las funciones del Antiguo fondo Vial de Caminos Vecinales.

Por otro lado, manifiesta que el Decreto 1800 de 2003, creó el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES-INCO, decreto que establece sus funciones y en el artículo 3, numeral 3.17 señala: “coordinar con el Instituto Nacional De Vías-INVIAS, la entrega mediante acto



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00120-00

administrativo de la infraestructura de transporte, en desarrollo de contratos de concesión”. Ahora bien, para el año 2011, la Agencia Nacional De Infraestructura-ANI, reemplazó al INCO, por medio del decreto 4165 de 2011, entidad que ha venido recibiendo el 80% de la red primaria de parte de INVIAS, para incluirlas en su activo banco de proyectos y entregarlas en concesión a particulares para obras de doble calzada, de segunda, tercera o cuarta generación.

Igualmente arguye que INVIAS fue reestructurado mediante el Decreto 2056 de 2003, Decreto que en su artículo 1 establece: “...El Instituto Nacional de Vías-INVIAS, tendrá como objeto la ejecución de 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.

Como quiera que el accidente ocurrió en la vía al Mar, Código 90A 01, la legitimidad material y procesal para ser llamado a responder es la Agencia Nacional de infraestructura, ya que reemplazó al INCO y recibió por parte de INVIAS la vía en concesión mediante el contrato 503 de 1994.

Finalmente propone la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva.

➤ **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI**

La Entidad se opone a la prosperidad de todas y cada una de las pretensiones elevadas por la parte demandante, afirmando que estas carecen de fundamento jurídico, factico y probatorio que permitan concluir que en el presente caso la ANI ha causado algún perjuicio de los alegados, como quiera que su actuación se ha realizado de acuerdo con lo dispuesto en la Constitución Política y la Ley.

Igualmente manifiesta que si bien INVIAS subrogó el contrato de concesión 503 de 1994 a la Agencia Nacional de Infraestructura- ANI, suscrito con el Consorcio integrado de consultores del Desarrollo S.A y el señor Edgar Navarro Vives, que tiene como objeto “realizar los estudio de concesión necesarios para los diseños definitivos, obras necesarias para la rehabilitación de las calzadas existentes y el mantenimiento y la operación de tramo de la carretera lomita arena-puerto Colombia- barranquilla de la ruta 90A y delo empalme ruta 90 (la cordialidad)-lomita arenas y el mantenimiento y la operación del tramo Cartagena-lomita arena en los departamentos de bolívar y atlántico”

Dentro del clausurado de ese contrato, clausula vigésima quinta establece que la conservación y mantenimiento del proyecto se señaló que al concesionario le corresponde la conservación y cuidado del proyecto señalando además que es responsable de la señalización y mantenimiento del tránsito a lo largo del proyecto, quien responderá por los perjuicios que se causen a terceros por falta de señalización o por deficiencia de ella.

Finalmente propone la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva, llama en garantía a la previsora S.A. y al consorcio Consultores del Desarrollo S.A. y Edgardo Navarro Vives y reitera que en el escrito de demanda y en lo relacionado a la imputación en general, se establece que el accidente ocurrió por falta de señalización y mantenimiento de la vía, aspectos sobre los cuales la Entidad no tiene competencia, en el entendido de que la ANI coordina, planea, estructura, administra, ejecuta y evalúa los proyectos de concesión, pero ello no significa que señalice, opere, mantenga o construya los tramos dados en concesión.

➤ **CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A. y EDGARDO NAVARRO VIVES**

Por medio de apoderado judicial solicitan al Despacho desestimar todas las pretensiones de la demanda, como quiera que no existe ninguna relación de causalidad entre los demandados y el hecho y el daño. Los perjuicios aparentemente sufridos por la parte demandante, no son consecuencia de la acción u omisión de los demandados y no existen soportes de todos los perjuicios que alegan los demandantes, al considerar que son solo afirmaciones que carecen de



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00120-00

soporte contable que permitan inferir que es cierto sin lugar a dudas, que se incurrió en esos gastos.

De los hechos de la demanda se puede desprender que se está en presencia de un asunto de responsabilidad civil extracontractual, el apoderado de la parte demandante manifiesta que los accionantes sufrieron un grave accidente cuando el señor casares Restrepo manejaba su vehículo por la vía que conduce de Barranquilla a Cartagena, cuando producto de un derrumbe, la vía estaba llena de lodo y perdió el control del vehículo, accidente producto de la impericia del conductor quien a pesar de saber que era época de lluvias como lo reconoce el apoderado del accionante, condujo a una velocidad por encima de la permitida, razón por la cual debe dársele aplicación al artículo 2341 del código civil.

Con relación al llamado en garantía presentado por la ANI, manifiesta que en el evento que como resultado de la sentencia que se profiera dentro del proceso de la referencia lleguen a ser condenados al pago de cualquier suma de dinero a favor de la parte demandante, llaman en garantía a Seguros Generales Suramericana S.A.

➤ **SEGUROS GENRALES SURAMERICANA S.A. (LLAMADO EN GARANTIA)**

Frente a los hechos de la demanda arguye que ninguno de estos le consta puesto que los mismos son situaciones ajenas al conocimiento de la aseguradora de igual forma manifiesta que son circunstancias que deberán demostrarse en el curso del presente proceso. Con respecto a las pretensiones de la demanda se opone a que se decrete en contra de su representada cualquier declaración, pretensión, y condena impetradas en la demanda por cualquier concepto de pago indemnizatorio, por lo que solicita se absuelva de todos los cargos a su representada, condenas y pretensiones y en su defecto se condene en costas a la parte demandante.

Reitera que en caso de una sentencia condenatoria la aseguradora no es solidariamente responsable con los demandados, ya que la fuente de obligaciones emana de un contrato de seguro, razón por la cual la aseguradora solo responde según lo pactado en la póliza de seguro.

Frente al llamamiento en garantía, afirma que existe un contrato de seguro suscrito entre Consultores del Desarrollo S.A. y Edgardo Navarro Vives y Seguros generales Suramericana S.A. contenido en la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual No. 0279729-9. Por otro lado manifiesta que se opone a las pretensiones del llamado en garantía en el sentido de hacer efectiva la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual ya que por un lado no existió responsabilidad del asegurado en la ocurrencia del accidente de tránsito y por otro lado no existe cobertura del contrato de seguro para este caso en particular.

➤ **PREVISORA S.A.**

No presentó escrito de contestación de la demanda.

- **TRAMITES PROCESALES**

La demanda fue presentada el día 07 de junio del año 2018, siendo admitida mediante auto adiado 15 de junio de la misma anualidad, siendo notificada al demandante por estado electrónico 073.

Posteriormente fue notificada personalmente a las Entidades demandadas, a la Agencia de Defensa Jurídica del Estado y al Ministerio Público el 26 de junio de 2018 de conformidad con el artículo 199 del CPACA.

Posteriormente, mediante auto de fecha 07 de mayo de 2019 se citó a las partes a audiencia inicial para el día 19 de julio de 2019, conforme con el artículo 180 del CPACA. En esta diligencia se decretaron las pruebas a practicar y se señaló el día 04 de septiembre de 2019 para llevar a cabo audiencia de pruebas. Esta audiencia de pruebas fue suspendida debido a que no se había recepcionado la totalidad de las pruebas solicitadas. Por auto separado se fijó fecha para el día 26



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00120-00

de febrero de 2020 para continuar con la audiencia de pruebas. Realizada esta última diligencia se cerró el debate probatorio y se ordenó correr traslado por 10 días.

- ALEGACIONES

PARTE DEMANDANTE. Alega la parte accionante que las Entidades demandadas son responsables administrativa y patrimonialmente por el accidente sufrido por los accionantes el día 03 de diciembre de 2016, cuando se desplazaban en su vehículo en la carretera vía al mar, sentido Cartagena-barranquilla, a la altura del kilómetro 28+930.

Las Entidades demandadas son responsables por los perjuicios causados a los demandantes en este proceso como consecuencia de la inactividad u omisión de las autoridades en lo que al mantenimiento, conservación y señalización vial refiere bajo el régimen de la imputación jurídica de la falla en el servicio y deben ser condenadas con la finalidad de reparar los daños ocasionados, en virtud de lo dispuesto en la demanda originaria del presente proceso más exactamente con lo dispuesto en el acápite de pruebas.

En el presente caso está más que demostrado, tal y como se soporta con cada una de las pruebas que fueron debidamente controvertidas en audiencia, que el accidente fue causado por la omisión consistente en no mantener en óptimas condiciones la vía, además de no existir señalización en la zona del accidente de tránsito del pasado 03 de diciembre de 2016, sobre zona de derrumbes sumando que no brindaron las ayudas de emergencia como lo son una ambulancia con personal médico para primeros auxilios y traslado de los heridos a un hospital cercano.

DE LA PARTE DEMANDADA:

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS-INVIAS. El apoderado de la parte entidad alega que como se viene solicitando desde la contestación de la demanda, el INVIAS no tiene a su cargo la vía al mar, porque es una vía concesionada y por ello la responsable de la administración es la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI y el mantenimiento y conservación de los concesionarios Consorcio vía al Mar, integrado por Consultores del Desarrollo S.A y Edgardo navarro Vives.

En el año 2003, el Gobierno nacional tomó la decisión de dividir la red nacional de carreteras en vías concesionadas y en vías no concesionadas, correspondiéndole al INVIAS la red nacional no concesionada; y al Instituto Nacional de Infraestructura la red nacional concesionada incluyendo las actividades de obras, construcción, conservación, mantenimiento, señalización, entre otras.

Por consiguiente, como el contrato de concesión fue subrogado o cedido a la ANI, ella adquirió todos los derechos y obligaciones que se derivan del desarrollo del mismo quedando INVIAS liberado, en consecuencia solicita que se exonere al INVIAS de todas las pretensiones de la demanda por falta de legitimación en la causa por pasiva.

CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A. Y EDGARDO NAVARRO VIVES. El apoderado de la parte demandada Ratifica cada una de las partes de la contestación de la demanda y manifiesta que frente a los hechos de la acción de la referencia se pudo demostrar que no existe ninguna relación de causalidad entre la concesión, el hecho y el daño. Los perjuicios aparentemente sufridos por los accionantes, no son consecuencia de acción u omisión de la concesión y que una vez ocurrido el accidente tal y como manifiesta la parte demandante, el personal de la concesión acudió a efectuar la labor de remoción del lodo que estaba en la vía, producto del derrumbe que se presentó.

Frente a los testimonios aportados al proceso asegura que estos carecen de credibilidad alguna para lo que los accionantes solicitan, ya que dichos señores no guardan imparcialidad u objetividad con respecto a la Litis del proceso ni tampoco pudieron demostrar el nexo causal del accidente con sus representados.



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00120-00

Así mismo, reitera que se está en presencia de un caso de responsabilidad civil extracontractual el apoderado de la parte demandante manifiesta que los accionantes sufrieron un grave accidente cuando el señor casares Restrepo manejaba su vehículo por la vía que conduce de Barranquilla a Cartagena, cuando producto de un derrumbe, la vía estaba llena de lodo y perdió el control del vehículo, accidente producto de la impericia del conductor quien a pesar de saber que era época de lluvias como lo reconoce el apoderado del accionante, condujo a una velocidad por encima de la permitida, razón por la cual debe dársele aplicación al artículo 2341 del código civil.

Teniendo en cuenta las anteriores razones solicita que se rechacen todas y cada una de las pretensiones de la demanda y se absuelva a sus representados ya que no son responsables de los hechos que se les imputan.

SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A. Alega que de acuerdo a las pruebas practicadas al interior del proceso, resulta ostensible que el hecho genitor de la acción de reparación directa obedeció a un asunto de fuerza de mayor, según los hechos de la demanda, específicamente el hecho 2 y 3 en donde se afirma que el vehículo en el que se desplazaban perdió el control a raíz de la capa de lodo que había cubierto la vía que transitaban, lo que generó que el rodante colisionara con la berma y que los neumáticos estallaran, deslome de lodo que según los demandantes se produjo un día antes de la ocurrencia del siniestro.

Situación anterior que es atribuible a un fenómeno de la naturaleza, teniendo en cuenta el informe elaborado por INSEVIAL, el cual fue aportado por la ANI, que certifica que para hora antes del accidente de tránsito muy posiblemente en la madrugada del 03 de diciembre de 2016 hubo fuertes precipitaciones, que rebasaron las cunetas y alcantarillas de la vía generando el agua de escorrentía que arrastró la capa húmeda de lodo sobre la superficie. Consecuencia anterior atribuible a la naturaleza que muy a pesar de los sistemas de drenajes construidos en la carretera no fueron suficientes para evitar el desbordamiento del agua constituyéndose el carácter irresistible.

Por todo lo anterior, al configurarse la fuerza mayor, el daño no es atribuible a ninguno de los demandados, aunado al hecho de configurarse hecho exclusivo de la víctima, si se tiene en cuenta que en los supuestos facticos de la demanda se indica que transitaron sobre la vía a la velocidad permitida pese a tener conocimiento que en la noche anterior había llovido y que en la carretera había roció de lluvia, lo cual exigía una aminoración debido a las condiciones que presentaba la carretera que transitaban.

Frente al llamado en garantía manifiestan que en el remoto evento de proferirse una sentencia condenatoria, el Despacho debe tener en cuenta que sus asegurados Consultores del Desarrollo S.A. y Edgardo Navarro Vives, al pactar la póliza de responsabilidad civil extracontractual No 0279729-9, en la cláusula 1 se encuentra establecido que cualquier reclamación generada por o resultante de un deslizamiento de tierra, entre otras, carecen de cobertura.

LA PREVISORA S.A. De acuerdo a las declaraciones efectuadas en el escrito de demanda y de las pruebas que obran en el proceso, claramente puede concluirse la ausencia del elemento del daño y del elemento culpa en cabeza la ANI, pues solo se limita la parte actora a manifestar que sufrió un daño por la conducta omisiva de la entidad demandada, pero no establece ni mucho menos prueba cual es el daño, en que consiste y como se materializa, amén de no aportar prueba alguna que demuestre que entidad demandada actuó de forma negligente o en acto contrario a las disposiciones legales, en desarrollo de la ejecución del contrato de concesión que se desarrolla.

Ahora en cuanto al llamado en garantía realizado por la ANI a la compañía de seguros, la apoderada de la compañía manifiesta que las condiciones generales y particulares de la póliza de responsabilidad civil, asume obligaciones siempre y cuando, dentro del proceso se pueda establecer razonadamente la responsabilidad de la ANI y que la misma se encuentra relacionada con los hechos de la demanda.



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00120-00

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI. No presentaron escrito de alegatos de conclusión.

MINISTERIO PUBLICO: No emitió concepto.

3. CONTROL DE LEGALIDAD

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 207 del CPACA, revisada la etapa procesal surtida en el proceso de la referencia, el Despacho procede a constatar si hay alguna irregularidad que deba subsanarse o que genere nulidad, no encontrando ninguna causal de vicio o irregularidad.

Atendiendo a la naturaleza del asunto y de acuerdo a las competencias establecidas en la ley, procede el Despacho a proferir sentencia dentro del presente proceso.

4. CONSIDERACIONES

PROBLEMA JURIDICO

- Determinar si existe responsabilidad administrativa y patrimonial del Instituto Nacional de Vías-INVIAS; Agencia Nacional de Infraestructura-ANI; Consultores del Desarrollo S.A y Edgardo Navarro Vives, por los perjuicios causados a los demandantes, en ocasión al accidente que sufrieron el día 03 de diciembre de 2016 cuando se desplazaban sobre la carretera Vía al Mar, a la altura del Kilómetro 28+930.
- En caso de declarar la existencia de responsabilidad de estas entidades, se procederá a determinar si los llamados en garantía la Previsora S.A. y Seguros Generales Suramericana S.A. tienen el deber legal o contractual de responder, indemnizar o reembolsar a las entidades aseguradas, los posibles perjuicios ocasionados a los accionantes.

TESIS

El régimen que imputa la responsabilidad al estado en el caso que nos ocupa, es el que descansa en la denominada falla del servicio, que a su vez encuentra asiento en el trípede de elementos estructurales que van de (1) la existencia de una falla o falta en la prestación del servicio por parte de la Administración Pública, bien sea por defectuosa prestación del servicio, tardía prestación del mismo o franca omisión, (2) al hecho físico perceptible del daño antijurídico, que por lo mismo, por reprochable, el administrado no está obligado a soportar sin que de correlato se dé una justa compensación, (3) unidos éstos por un nexo o relación de causalidad, el primero como causa eficiente del segundo.

Ahora bien, este Despacho no encuentra probado un nexo o relación de causalidad entre el siniestro ocurrido el día 03 de diciembre de 2016 y la acción u omisión por parte de las entidades demandadas frente a este hecho, pues si bien tanto el conductor como los pasajeros, tenían conocimiento sobre la humedad y estado de la vía debido a las condiciones del clima presentadas para la fecha, se echa de menos informe técnico o pericial que determine a ciencia cierta que la falta de señalización y las condiciones de la vía desencadenaran dicho accidente. Además comparando las fotografías junto con el informe del perito evaluador y su declaración dentro del proceso, se determinó que el vehículo quedó en estado de pérdida total, lo que hace plantear una hipótesis, que conforme al sentido común, la ciencia y las máximas de la experiencia, se puede establecer que el vehículo transitaba a una velocidad determinante para que se concretara su pérdida total, y tal y como lo manifestó el agente de tránsito Abel Pérez Rivera, tampoco fue posible encontrar marcas de frenado debido al lodo que se encontraba en la vía, por lo que se podría configurar el hecho de culpa exclusiva de la víctima.

En consideración a lo expuesto, se tiene que los daños alegados por Edwin Casares Restrepo,

Código: FCA - 008 Versión: 02 Fecha: 31-07-2017

Página 8 de 16



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00120-00

Zugey Liliana Tapias Anillo, María Camila Díaz Tapias, Sonia María Anillo Gaitán y Hayson Eduardo Espitia Castro, no resultan imputables a la administración, pues la colisión obedeció a circunstancias que si bien no fueron demostradas, en todo caso, para esta instancia nada tienen que ver con la acción u omisión atribuibles a las entidades demandadas, dado que el accidente no se puede atribuir a que obedeció al estado de la vía, que como se estableció en el informe de la policía era bueno, tampoco se puede establecer si obedece a la ausencia de señalización.

A las anteriores conclusiones se ha arribado, teniendo en cuenta las siguientes premisas probatorias, fácticas y normativas:

- **MARCO NORMATIVO Y JURISPRUDENCIAL**

El daño antijurídico y su imputación:

De conformidad con el artículo 90 de la Constitución Política, para que el Estado sea declarado responsable patrimonialmente, es necesaria la acreditación de un daño antijurídico que le sea imputable. De donde, la ocurrencia del daño, desprovista de razones jurídicas para atribuírselo al Estado o de actuaciones que no lesionan patrimonialmente, es insuficiente para imponer la obligación de reparar.

El primer y principal elemento sobre el que gravita la responsabilidad, se entiende como la pérdida, afectación o menoscabo, cierto y particular, sufrido en los derechos, intereses, libertades y creencias, que una persona no tiene por qué soportar. Al punto que si no se configura el daño, nada se debe indemnizar y establecido, corresponde determinar a quién le resulta imputable, para conminarlo a indemnizar al perjudicado.

En relación con esto último, la jurisprudencia de la Sala tiene por establecido que el título de imputación de responsabilidad a la administración debe estar en consonancia con la realidad probatoria, en cada caso concreto. Esto, porque, en cuanto el artículo 90 constitucional no privilegia un régimen especial de responsabilidad, los títulos o razones que permiten atribuir la responsabilidad al Estado son elementos argumentativos de la sentencia.

Al respecto ha indicado el Honorable Consejo de Estado lo siguiente:

“7. Al no existir consagración constitucional de ningún régimen de responsabilidad en especial, corresponde al juez encontrar los fundamentos jurídicos de sus fallos. Los títulos de imputación hacen parte de los elementos argumentativos de la motivación de la sentencia.

En la actualidad, las decisiones judiciales que se consideran admisibles son únicamente aquellas que tienen como sustento, criterios o parámetros distinguibles que puedan ser revisados y analizados desde una órbita externa a la decisión misma. Bajo esa perspectiva, cada providencia judicial conlleva una elección entre diferentes opciones de solución, que, según el criterio del fallador, se escoge por mostrarse como la más adecuada al caso concreto.

En ese orden de ideas, la razón por la cual se exige al juez dicha motivación tiene que ver con la necesidad de observar el itinerario recorrido para la construcción y toma de la decisión adoptada, de manera que se disminuya el grado de discrecionalidad del fallador quien deberá siempre buscar la respuesta más acertada, garantizando así una sentencia argumentada, susceptible de ser controvertida en tal motivación por vía de impugnación por las partes que se vean perjudicadas.

En el caso colombiano, la obligatoriedad de motivación de las sentencias judiciales, encuentra su antecedente más cercano en el artículo 163 de la Constitución de 1886, regla ésta que fue excluida de la Carta Política de 1991 y que vino a ser incorporada de nuevo con la expedición de la Ley Estatutaria de la Administración de Justicia. Así mismo, el Código Contencioso Administrativo



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00120-00

contempla los elementos esenciales que deben contener las sentencias judiciales, entre los cuales aparece de manera expresa la necesidad de motivación.

En lo que refiere al derecho de daños, como se dijo previamente, se observa que el modelo de responsabilidad estatal establecido en la Constitución de 1991 no privilegió ningún régimen en particular, sino que dejó en manos del juez la labor de definir, frente a cada caso concreto, la construcción de una motivación que consulte razones, tanto fácticas como jurídicas que den sustento a la decisión que habrá de adoptar. Por ello, la jurisdicción contenciosa ha dado cabida a la adopción de diversos “títulos de imputación” como una manera práctica de justificar y encuadrar la solución de los casos puestos a su consideración, desde una perspectiva constitucional y legal, sin que ello signifique que pueda entenderse que exista un mandato constitucional que imponga al juez la obligación de utilizar frente a determinadas situaciones fácticas un determinado y exclusivo título de imputación.

En consecuencia, el uso de tales títulos por parte del juez debe hallarse en consonancia con la realidad probatoria que se le ponga de presente en cada evento, de manera que la solución obtenida consulte realmente los principios constitucionales que rigen la materia de la responsabilidad extracontractual del Estado, tal y como se explicó previamente en esta providencia”.

De donde, establecido que la víctima no tiene por qué soportar el daño y que el mismo ocurrió en razón de la prestación del servicio, la administración debe asumir la obligación de indemnización.

Responsabilidad del Estado por cosas o actividades peligrosas:

En relación con el título de imputación aplicable a los daños causados por cosas o actividades peligrosas la jurisprudencia del H. Consejo de Estado ha expresado lo siguiente:

“El art. 90, inc. 1º de la Carta Política, exige -en orden a deducir la responsabilidad patrimonial del Estado-, que los daños antijurídicos sean “causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas”, con lo cual se refiere al fenómeno de la imputabilidad, tanto fáctica como jurídica.

De allí que elemento indispensable -aunque no siempre suficiente- para la imputación, es el nexo causal entre el hecho causante del daño y el daño mismo, de modo que este sea el efecto del primero.

En este entendimiento, la imputación del daño al Estado depende, en este caso, de que su causación obedezca a la acción o a la omisión de las autoridades públicas, en desarrollo del servicio público o en nexo con él, excluyendo la conducta personal del servidor público que, sin conexión con el servicio, causa un daño.

El problema de la responsabilidad del Estado debe resolverse con base en lo prescrito en el art. 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 la responsabilidad, esto es, el daño antijurídico y la imputabilidad del mismo al Estado.

Ha sido reiterada la tesis de la Sala, según la cual en los eventos en que el daño es producido por las cosas o actividades peligrosas (armas de dotación oficial, vehículos automotores, conducción de energía eléctrica, etc.), el régimen aplicable es de carácter objetivo, porque el factor de imputación es el riesgo grave y anormal que el Estado expone a los administrados.



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00120-00

tiempo atrás esa alta Corporación le había dado a la norma², sino que, por el contrario, descansa sobre la noción de riesgo y, por lo tanto, es a partir de ese régimen de responsabilidad –riesgo– que se debe definir la imputación en los supuestos en los que el daño tiene su origen en el desarrollo de una actividad peligrosa.

En efecto, si bien el Consejo de Estado en una época prohibió la llamada “neutralización o compensación de riesgos”, lo cierto es que el Despacho seguirá los lineamientos que han prevalecido en la jurisprudencia del máximo tribunal de lo Contencioso Administrativo³, ya que, al margen de que dos actividades peligrosas concurren o entren en una colisión al momento de materializarse el daño, ello no muta el título de imputación en uno de naturaleza subjetiva o de falla del servicio, sino que, por el contrario, se mantiene en la dimensión objetiva.

En consecuencia, al establecer la causación del daño, en sede de imputación fáctica, es posible que entren en juego factores subjetivos vinculados con la trasgresión de reglamentos; el desconocimiento del principio de confianza; la posición de garante; la vulneración al deber objetivo de cuidado, o el desconocimiento del ordenamiento, entre otros, sin embargo los mismos no enmarcan la controversia en el plano de la falla del servicio, sino que serán útiles a efectos de establecer el grado de participación de cada agente en la producción del daño y, por lo tanto, si es posible *imputarlo objetivamente*⁴ a uno de los intervinientes o, si por el contrario, debe graduarse proporcionalmente su participación.

En esa medida, **lo fundamental al momento de establecer la imputación en este tipo de escenarios, es determinar cuál de las dos actividades riesgosas concurrentes fue la que, en términos causales o fácticos, desencadenó el daño**, es decir, desde un análisis de imputación objetiva concluir a quién de los participantes en las actividades concluyentes le es atribuible la generación o producción del daño.

Por consiguiente, en aras de fijar la imputación del daño en estos supuestos, no resulta relevante determinar el volumen, peso o potencia de los vehículos automotores, así como tampoco el grado de subjetividad con que obró cada uno de los sujetos participantes en el proceso causal, sino, precisamente, cuál de las dos actividades riesgosas que estaban en ejercicio fue la que materialmente concretó el riesgo y, por lo tanto, el daño antijurídico.

En esa perspectiva, en cada caso concreto, el juez apreciará en el plano objetivo cuál de las dos actividades peligrosas fue la que concretó el riesgo creado y, por lo tanto, debe asumir los perjuicios que se derivan del daño antijurídico. En ese orden de ideas, el operador judicial a partir

² Lo que no dejaba de constituir una paradoja pues se afirmaba que la disposición no contenía un régimen objetivo de responsabilidad, pero se admitía la existencia de una presunción de responsabilidad que sólo podía ser desvirtuada con la acreditación de la causa extraña. En consecuencia, con apoyo en la doctrina de los hermanos Mazeaud, no se le daba cabida al riesgo como fundamento de la responsabilidad, pero en la práctica la llamada presunción de responsabilidad –término que por cierto es desafortunado porque daba a entender que todos los elementos de la responsabilidad se presumían, lo cual es inadmisible– operaba como un régimen objetivo en el cual el demandado sólo se exoneraba demostrando el hecho exclusivo y determinante de la víctima; el hecho exclusivo y determinante de un tercero o la fuerza mayor.

³ Al respecto ver: Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 8 de julio de 2009, exp. 18039, M.P. Ruth Stella Correa.

⁴ “Karl Larenz, partiendo del pensamiento de Hegel, desarrolla una teoría de la imputación objetiva para el derecho civil...Larenz acuñó el concepto “imputación objetiva” para hacer notar que la cuestión de la imputación puede discutirse en primer lugar, independientemente del problema del valor moral de una acción... Larenz, además de criticar las teorías que pretenden explicar los fenómenos jurídicos con base en conceptos provenientes de la naturaleza, considera que la misión de la imputación objetiva ha de ser “... el juicio sobre la cuestión de si un suceso puede ser atribuido a un sujeto como propio...” Así, entonces, para Larenz “...la imputación objetiva no es más que un intento por delimitar los hechos como propios de los acontecimientos accidentales...” Cuando se señala que alguien –dice Larenz– es causante de un determinado hecho, se está afirmando que ese acontecimiento es su propia obra, su propia voluntad, y no un suceso accidental. Pero, ¿qué circunstancias permiten imputarle a un sujeto un suceso como obra propia? Si se acude a la relación causal se fracasaría, porque conforme a la teoría de la condición no puede tomarse una sola de ellas, pues todas las condiciones tienen idéntico valor.” LÓPEZ, Claudia “Introducción a la Imputación Objetiva”, Ed. Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 1996, pág. 52 y 53.



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00120-00

de un análisis de imputación objetiva determinará cual de los dos o más riesgos concurrentes fue el que se concretó y, en consecuencia, desencadenó el daño; a estos efectos, la violación al principio de confianza⁵ y elevación del riesgo permitido⁶ se convierte en el instrumento determinante de cuál fue la actividad que se materializó. En otros términos, el régimen, fundamento, o título de imputación de riesgo excepcional, **cuando existe colisión o simultaneidad de actividades peligrosas se configura y delimita a partir de un estudio de riesgo creado en sede de la imputación fáctica, que supone un examen objetivo, desprovisto de cualquier relevancia subjetiva (dolo o culpa), dirigido a identificar la circunstancia material que originó la concreción del peligro.**

Como consecuencia de la colisión de dos vehículos en movimiento, se está en frente a la concurrencia en el ejercicio de actividades peligrosas, porque tanto el conductor del vehículo oficial como el del vehículo particular están creando recíprocamente riesgos y por lo tanto, habrá lugar a resolver la controversia, en principio, **con fundamento en el régimen objetivo de riesgo excepcional y determinar la responsabilidad con fundamento en el estudio de la causalidad, esto es, en cuál fue la causa que dio lugar a la ocurrencia del accidente, si lo fue la actividad ejercida por la administración o aquella ejercida por el particular involucrado en el accidente.**

Así pues, el Despacho procederá a estudiar, de acuerdo con las pruebas obrantes en el proceso, si a la entidad demandada le corresponde indemnizar a los demandantes, por los posibles perjuicios causados.

CASO CONCRETO

En el Caso Particular, se tiene que, la parte demandante promovió el presente medio de control a fin de que se declare administrativamente responsable por falla o falta en el servicio al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS-INVIAS; AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI; CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A Y EDGARDO NAVARRO VIVES, responsable de los

⁵ “El principio de confianza encuentra uno de sus fundamentos en el principio de autorresponsabilidad. La principal consecuencia es la de que el ámbito de responsabilidad de cada uno se limita a su propia conducta, y sólo bajo especiales circunstancias se extiende a las actuaciones de otro. Por regla general, cada uno debe orientar su conducta de tal forma que no lesione bienes ajenos; pero no es su deber preocuparse por que los demás observen el mismo comportamiento. En virtud del principio de autorresponsabilidad, generalmente sólo se responde por el hecho propio, mas no por el hecho ajeno.

“En todo contacto social es siempre previsible que otras personas van a defraudar las expectativas que se originan en su rol. No obstante, sería imposible la interacción si el ciudadano tuviese que contar en cada momento con un comportamiento irreglamentario de los demás. Se paralizaría la vida en comunidad si quien interviene en ella debe organizar su conducta esperando que las otras personas no cumplirán con los deberes que les han sido asignados. El mundo está organizado de una forma contraria. Pese a que se presentan frecuentes defraudaciones, quien participa en el tráfico social puede esperar de las otras personas un comportamiento ajustado a sus *status*; él puede confiar en que los otros participantes desarrollarán sus actividades cumpliendo las expectativas que emanan de la función que le ha sido asignada.” LÓPEZ Díaz, Claudia “Introducción a la Imputación Objetiva”, Ed. Universidad Externado de Colombia, Bogotá, Pág. 120 y 121. (Negrillas adicionales).

⁶ “Ciertamente, los avances tecnológicos que ha venido consiguiendo el ser humano desde sus orígenes han repercutido en un mejor nivel de vida social pero con ellos también ha aumentado en similar proporción los riesgos a los cuales diariamente se expone la comunidad... Para que un riesgo pueda ser considerado como permitido no basta tan solo que la actividad de la cual emana represente considerables beneficios sociales frente a un mínimo de peligrosidad sino que es indispensable la absoluta indeterminación de las potenciales víctimas de ese riesgo residual... Como postulado general puede entonces decirse que todas aquellas actividades desarrolladas dentro de lo que socialmente se considera un riesgo permitido no pueden dar lugar a reproche jurídico de ninguna naturaleza, aun en el evento de que generen lesiones a particulares; por el contrario, son desaprobadas todas aquellas conductas que exceden el riesgo permitido, lo cual cobija no solo aquellas actividades que han sido desplegadas a pesar de ser socialmente prohibidas, sino también las que siendo toleradas han sido ejecutadas sin la observancia de las normas de cuidado previamente establecidas para la minimización del riesgo... **Contra lo que un sector minoritario de la doctrina sostiene, la inclusión de una conducta dentro del riesgo permitido es absolutamente independiente del aspecto subjetivo que haya motivado al autor a desarrollarla... el aspecto subjetivo no es lo determinante al momento de establecer la permisión de un riesgo que puede verse claramente en otros ejemplos de nuestra vida diaria...** REYES, Yesid “Imputación Objetiva”, Ed. Temis, Bogotá, 1996, pág. 90 y s.s.



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00120-00

perjuicios causados a los demandantes, con ocasión de las lesiones sufridas por Edwin Casares Restrepo, Zugey Liliana Tapias Anillo, María Camila Díaz Tapias, Sonia María Anillo Gaitán y Hayson Eduardo Espitia Castro, en el accidente en el que se encontraron involucrados los accionantes cuando se movilizaban en el vehículo Renault Duster Expresion 2014, de placas KKQ-113 sobre la carretera vía al mar, a la altura del kilómetro 28+930.

Pues bien, este Despacho luego de realizar una valoración objetiva y todo su conjunto del acervo probatorio, llega a las siguientes conclusiones:

Está probado al interior de la presente actuación que el día 03 de diciembre de 2016, ocurrió un accidente de tránsito en la Vía al Mar, kilómetro 28+930, en el que se vió involucrado un vehículo automotor Renault Duster Expresion 2014, de placas KKQ-113 de Santa Marta, que iba conducido por el señor Hayson Eduardo Espitia Castro y en el cual también se transportaban Edwin Casares Restrepo, Zugey Liliana Tapias Anillo, María Camila Díaz Tapias y Sonia María Anillo Gaitán, quienes se desplazaban a la ciudad de Barranquilla, tal y como se indica en el informe de policía visto a folios 22 al 26 del expediente.

Igualmente se encuentra probado dentro del proceso, que a causa de dicho accidente los señores Edwin Casares Restrepo, Zugey Liliana Tapias Anillo, María Camila Díaz Tapias, Sonia María Anillo Gaitán y Hayson Eduardo Espitia Castro, padecieron de lesiones físicas y daños psicológicos, por lo que debieron ser sometidos a diferentes tipos de tratamientos médicos para su mejoría, tal y como se encuentra plasmado en las pruebas documentales aportadas por los accionantes, conformadas por incapacidades, epicrisis, ordenes e historias médicas. (fl. 66 al 127).

Así mismo, este Despacho encuentra probado los daños ocasionados al vehículo automotor Renault Duster Expresion 2014, de placas KKQ-113 de Santa Marta, producto del accidente, los cuales se pueden evidenciar con las fotografías aportadas al expediente (fl. 31 a 45), el informe pericial de avalúo de daños realizado por el perito Carlos de la Vega Lafaurie (fl. 46 a 48) y la cotización realizada por la Renault Auto Stok S.A. el día 30 de enero de 2017 (fl. 49 a 50). Por consiguiente, esta judicatura encuentra debidamente probado los daños y lesiones padecidas por los accionantes el día 03 de diciembre de 2016, cuando transitaban por la vía al mar, kilómetro 28+930 en dirección hacia la ciudad de Barranquilla.

Ahora bien, para esta Instancia Judicial no son claras las causas del accidente y la acción u omisión por parte de las entidades demandadas frente a este, en primera medida es claro que con las fotografías aportadas y según el informe policial de tránsito la vía se encontraba en condiciones de humedad y había presencia de lodo en la misma, por otro lado, también se puede establecer que el estado de la vía es bueno su condición geométrica es recta y que cuenta con berma, consta de una calzada, con línea central continua amarilla, tal y como se encuentra consignado en el informe policial de accidente de tránsito.

Por otro lado, de los testimonios e interrogatorios recaudados durante el proceso de la referencia, tampoco se pueden establecer con claridad los hechos ocurridos y posibles causas del accidente, de la práctica de estas pruebas este Despacho puede establecer que tanto el conductor el señor Hayson Eduardo Espitia Castro y sus acompañantes Edwin Casares Restrepo, Zugey Liliana Tapias Anillo, María Camila Díaz Tapias y Sonia María Anillo Gaitán, manifestaron que durante la noche del día inmediatamente anterior, es decir el 02 de diciembre llovió en la zona y que durante su recorrido en la madrugada del 03 de diciembre seguían presentándose poca lluvia en la zona, que la carretera se encontraba húmeda y que en la zona donde se presentó el accidente había lodo sobre la misma.

Del testimonio rendido por el Agente de tránsito Abel Pérez Rivera, se puede establecer o concluir que se presentó una noche lluviosa, que al momento de pasar revista por la zona asignada fueron informados sobre la ocurrencia de un accidente y que efectivamente al llegar al lugar encontraron el vehículo, a sus pasajeros y que en la vía había presencia de lodo, cabe resaltar que los agentes



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00120-00

de tránsito no son testigos directos de los hechos ocurridos, puesto que no presencian el accidente y dentro de sus funciones se encuentra realizar el informe policial respectivo, con la información encontrada en la zona del accidente, indicando en dicho informe las posibles causas o hipótesis que provocaron el mismo. Si bien dicho informe goza de presunción de veracidad al tratarse de un documento público, el mismo debe ser analizado de manera conjunta con la totalidad del material probatorio recaudado en el proceso.

Ahora bien, del análisis realizado al material probatorio para este Despacho no es posible determinar una causa cierta que diera lugar al accidente, pues si bien tanto el conductor como los pasajeros, tenían conocimiento sobre la humedad y estado de la vía debido a las condiciones del clima presentadas para la fecha, se echa de menos informe técnico o pericial que determine a ciencia cierta que la falta de señalización y las condiciones de la vía desencadenaran dicho accidente. Además comparando las fotografías junto con el informe del perito evaluador y su declaración dentro del proceso, se determinó que el vehículo quedó en estado de pérdida total, lo que hace plantear una hipótesis, que conforme al sentido común, la ciencia y las máximas de la experiencia, se puede establecer que el vehículo transitaba a una velocidad determinante para que se concretara su pérdida total, y tal y como lo manifestó el agente de tránsito Abel Pérez Rivera, tampoco fue posible encontrar marcas de frenado debido al lodo que se encontraba en la vía, por lo que se podría configurar el hecho de culpa exclusiva de la víctima.

Así mismo, tampoco se pudo establecer dentro del proceso las condiciones técnico mecánicas en las que se encontraba el vehículo automotor Renault Duster Expresion 2014, de placas KKQ-113 de Santa Marta, para la fecha de la ocurrencia del siniestro, pues según el informe de avalúo de daños aportado por la parte accionante, no se puede constatar su funcionamiento eléctrico ni mecánico debido a los daños sufridos. Respecto a la ocurrencia de otros accidentes de tránsito en el tramo del kilómetro 28 y 29 de la vía al mar, de acuerdo al Oficio No. S-2016-02696/SETRA-SOAPA 29, emitido por la Dirección de Tránsito y Transporte seccional Cartagena, se evidencia que para los años 2014-2016, se presentaron cinco accidentes, pero de dicho informe no se pueden establecer las causas ciertas de la ocurrencia de estos siniestros y mucho menos atribuirlo a la falta de señalización y condiciones de la vía.

En consideración a lo expuesto, se tiene que los daños alegados por Edwin Casares Restrepo, Zugey Liliana Tapias Anillo, María Camila Díaz Tapias, Sonia María Anillo Gaitán y Hayson Eduardo Espitia Castro, no resultan imputables a la administración, pues la colisión obedeció a circunstancias que si bien no fueron demostradas, en todo caso, para esta instancia nada tienen que ver con la acción u omisión atribuibles a las entidades demandadas, dado que el accidente no se puede atribuir a que obedeció al estado de la vía, que como se estableció en el informe de la policía era bueno y tampoco se puede establecer si obedece a la ausencia de señalización.

Siendo así las cosas, el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS-INVIAS; AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI; CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A Y EDGARDO NAVARRO VIVES, no son responsables de los perjuicios causados a los convocantes con ocasión a las lesiones sufridas por Edwin Casares Restrepo, Zugey Liliana Tapias Anillo, María Camila Díaz Tapias, Sonia María Anillo Gaitán y Hayson Eduardo Espitia Castro y al no existir evidencia que brinde certeza sobre las causas del accidente el día 03 de diciembre de 2016, no queda otra opción que negar las pretensiones de la demanda.

COSTAS. -

El artículo 188 de la Ley 1437 de 2011 dispone que “Salvo en los procesos en que se ventile un interés público, la sentencia dispondrá sobre la condena en costas, cuya liquidación y ejecución se regirán por las normas del Código de Procedimiento Civil”.



Radicado No. 13-001-33-33-008-2018-00120-00

Hoy debemos entender que la remisión normativa debe hacerse al CODIGO GENERAL DEL PROCESO y por lo tanto acudimos artículo 365 de la ley 1564 de 2012, en donde se establece que se condenara en costas a la parte vencida en el proceso; así mismo lo explicó el Consejo de Estado⁷ a través de su jurisprudencia.

Conforme lo anterior, se condena en costas a la parte vencida de conformidad con el Art. 188 del CPACA, las cuales se liquidaran por secretaria teniendo en cuenta los gastos procesales debidamente acreditados; y las agencias en derecho se fijarán conforme lo manda el ACUERDO No. PSAA16-10554 del 05 de agosto de 2016, emanado del Consejo Superior de la Judicatura, que a consideración de este fallador, en el caso sub-judice, corresponden al 3% de las pretensiones.

5. DECISIÓN

Por lo anterior, el Juzgado Octavo Administrativo Oral del Circuito de Cartagena, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

FALLA:

PRIMERO: NEGAR las pretensiones de la demanda, de conformidad con las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

SEGUNDO: Condénese en costas a la parte vencida, las cuales se liquidaran por secretaria teniendo en cuenta los gastos procesales debidamente acreditados. Las agencias en derecho se tazan en un 3% del monto de las pretensiones.

TERCERO: Ejecutoriada la presente providencia, devuélvase los remanentes si los hubiere y archívese el expediente dejando las constancias respectivas.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE


ENRIQUE ANTONIO DEL VECCHIO DOMINGUEZ
Juez

⁷ Sentencia del Consejo de Estado- Sección Segunda, radicado Interno No. 12912014, Consejero Ponente: Willian Hernández Gómez, de fecha 05 de abril de 2016