

REPÚBLICA DE COLOMBIA



JUZGADO TREINTA Y CINCO (35) ADMINISTRATIVO
DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ D.C.
- SECCIÓN TERCERA-

Bogotá D.C., veintinueve (29) de septiembre de dos mil veintitrés (2023)

Radicado	11001333603520130054300
Medio de control	Reparación Directa
Demandante	Derlys Yurley Ruiz Torres
Demandado	Nación – Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías – INVIAS, Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y Concesión Coviandes S.A.S
Llamado en Garantía	- Mapfre Seguros de Colombia S.A. - Zurich Colombia Seguros S.A. - Coviandes S.A.

SENTENCIA

Agotadas las etapas y revisados los presupuestos procesales del medio de control de reparación directa, sin que se adviertan causales de nulidad que invaliden lo actuado, procede este Despacho Judicial a proferir sentencia dentro del proceso de la referencia, de acuerdo con lo establecido en el artículo 187 de la Ley 1437 de 2011.

I. ANTECEDENTES

1.1. LA DEMANDA

La señora Derlys Yurley Ruiz Torres, por conducto de apoderado judicial, presentó demanda de reparación directa en contra de la Nación – Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías – INVIAS, y Concesión COVIANDES S.A.S., con el fin de que se declare su responsabilidad administrativa y patrimonial por el fallecimiento del señor Tobías Ruiz el 18 de octubre de 2011.

1.2. PRETENSIONES

La parte accionante solicitó que se hicieran las siguientes declaraciones y condenas:

" PRIMERA: Declarar que LA NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, Y LA CONCESIÓN COVIANDES es administrativamente y solidariamente responsables por la falla o falta de servicio que ocasionó la muerte al señor TOBIAS RUIZ con ocasión a la negligencia, omisión y desatención injustificada en tomar las medidas necesarias para evitar la ocurrencia del accidente a través de avisos o señales que previnieran a quienes transitan por la vía sobre la presencia de bicicletas o en su defecto su prohibición.

SEGUNDA: Condenar, en consecuencias a la Nación Colombiana - MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, Y LA CONCESIÓN COVIANDES, como reparación del daño ocasionado, a pagar al actor o a quien represente legalmente sus derechos, los perjuicios de orden material y moral, subjetivos y objetivados, actuales y futuros, los cuales se estiman como mínimo en la

suma de TRESCIENTOS SETENTA (370) SALARIOS MINIMOS LEGALES VIGENTES (conforme a lo probado dentro del proceso).

TERCERA: La condena respectiva será actualizada de conformidad con lo previsto en el artículo 178 del C.C.A aplicando en la liquidación la variación promedio mensual del índice de precios al consumidor, desde la fecha de ocurrencia de los hechos hasta la ejecutoria del correspondiente fallo definitivo.

CUARTA: La parte demandada dará cumplimiento a la sentencia, en los términos de los artículos 176 y 177 del C.C.A.”

1.3. FUNDAMENTO FÁCTICO

El fundamento fáctico planteado en la demanda, en síntesis, es el siguiente:

El 18 de octubre de 2011, el señor Tobías Ruiz se desplazaba en su bicicleta cuando en el kilómetro 64 de la vía Bogotá- Villavicencio en el túnel falso de la jurisdicción del Municipio de Guayabetal, fue arrollado por un carro fantasma. Debido al incidente, el señor Ruiz falleció.

1.4. ARGUMENTOS DE LA DEMANDA

El apoderado de la parte accionante de manera concisa indicó que las entidades demandadas eran responsables por el fallecimiento del señor Tobías Ruiz, toda vez que, en la zona donde transitó el 18 de octubre de 2011, no se encontraba señalizada o contemplaba planes de prevención respecto del túnel falso por donde transitaba, pues no ofrecía una ruta alterna para el paso de personas que utilizaban bicicletas o tenía expuesta la señal (SR-22) de prohibición de circulación de esta clase de transporte.

Igualmente, señaló que la parte demandada debía responder a título de falla del servicio, por omitir el cumplimiento de un deber legal, como era la señalización de riesgos o peligros en la vía.

1.5. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

1.5.1. Nación – Ministerio de Transporte

El Ministerio de Transporte se opuso a las pretensiones de la demanda y, después de hacer referencia de manera extensa a las funciones establecidas en el Decreto 087 de 2011, así como del Instituto Nacional de Vías – INVIAS y el Instituto Nacional de Concesiones - INCO, manifestó que existe una falta de legitimación material o nexo de causalidad toda vez que, no tiene asignada la obligación de mantenimiento de vías, lo cual incluye la colocación de señales de tránsito, así como tampoco la construcción de vías.

1.5.2. Instituto Nacional de Vías – INVIAS

El Instituto Nacional de Vías – INVIAS se opuso a la prosperidad de las pretensiones bajo el argumento de la inexistencia de causalidad entre la omisión endilgada y el accidente de tránsito referido. Para el efecto, indicó que había cedido el contrato de concesión de la vía donde se configuró el daño al Instituto Nacional de Concesiones. En esa medida, el 30 de diciembre de 2005 dicho tramo había sido entregado al concesionario para que se encargara del alistamiento de la operación y mantenimiento de la vía.

1.5.3. Concesión Vial de Los Andes – COVIANDES S.A.S

La concesión COVIANDES S.A.S., como demandado y llamado en garantía de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, se opuso a las pretensiones de la demanda, al considerar que no existía nexo de causalidad entre su actuación y el daño alegado, por cuanto el túnel ubicado en el

kilómetro 64 de la vía Bogotá – Villavicencio fue diseñado y construido directamente por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS. En esa medida, no es la referida concesión quien debe garantizar la debida señalización en la zona o habilitar una ruta alterna para transeúntes o personas que se movilizan en bicicleta.

Igualmente, refirió que en Colombia no existe obligación legal para construir pasos alternos a los túneles establecidos o colocar la señalización SR-22 en dichos lugares, como lo pretende hacer ver la parte accionante.

Arguyó que el daño alegado en la demanda había sido causado por un tercero, esto es, la persona que conducía el vehículo que colisionó con el señor Tobías Ruiz. O en su defecto, se configuró la culpa de la víctima como causal excluyente de responsabilidad, en tanto el señor Ruiz actuó de manera imprudente al inobservar las normas generales para los conductores de bicicleta, como usar chaleco o chaqueta reflectiva, casco con dispositivo de luz. Así como conducir de manera cuidadosa por el referido túnel, el cual es transitado por vehículos de carga pesada.

1.5.4. Agencia Nacional de Infraestructura - ANI

La Agencia Nacional de Infraestructura se resistió a las pretensiones de la demanda, y después de describir de manera extensa las funciones asignadas por la Ley, formuló la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva, en tanto debido al contrato de concesión suscrito por la Concesión Vial de los Andes – COVIANDES S.A.S., para la fecha de los hechos, era la encargada de realizar la señalización, iluminación y mantenimiento de la vía en todo el trayecto.

En ese orden de ideas, concluyó que los presuntos daños o afectaciones que puedan generarse en desarrollo de la ejecución del Contrato de Concesión están asignados contractualmente al concesionario. En consecuencia, si eventualmente se llegara a demostrar la existencia de una falla, debe ser el concesionario quien debe responder por dicha circunstancia. Además, no debía perderse de vista que el contratista estaba en la obligación de constituir una póliza de responsabilidad civil extracontractual, a través de la cual se ampararan los riesgos de ciertas actividades y se pudiera indemnizar económicamente a las personas que resultaran afectadas.

1.5.5. Mapfre Seguros de Colombia S.A.

Mapfre Seguros de Colombia S.A., como llamado en garantía del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, se resistió a la prosperidad de las pretensiones, así como al llamamiento en garantía, bajo los siguientes argumentos:

- Existe falta de legitimación del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, toda vez que el contrato suscrito con la Concesión Vial Los Andes respecto a los tramos de Bogotá a Villavicencio fue cedida al Instituto Nacional de Concesiones, hoy Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.
- La parte demandante no acreditó el nexo de causalidad entre el daño alegado en la demanda y la actuación del Instituto Nacional de Vías – INVIAS.
- Conforme a los hechos expuestos en la demanda, se configuró la causal excluyente de responsabilidad, como es la culpa de la víctima, quien con su actuar imprudente, al no conducir su bicicleta con objeto de protección e identificación, generó el accidente de tránsito que desafortunadamente sesgo su vida. Así mismo, puede inferirse que la culpa o el hecho de un tercero, esto es la persona que conducía el otro vehículo, generó o participo en la producción del daño.

- Inexistencia de la prueba de los perjuicios aducidos en la demanda, toda vez que la accionante para el momento del fallecimiento de su señor padre, ya contaba con la edad de 28 años y no allegó prueba de la dependencia económica.
- Respecto del llamamiento en garantía refirió que había operado el fenómeno de la prescripción, toda vez que desde la ocurrencia de los hechos hasta el momento en que fue notificado del auto admisorio del llamamiento habían transcurrido mas de dos (2) años.
- No puede hacerse efectiva la póliza de responsabilidad civil extracontractual toda vez que, entre el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y el daño no existe ninguna relación de causalidad. Esto es, no existe prueba de que el referido Instituto a través de una acción u omisión generara o causara el fallecimiento del señor Tobías Ruiz.
- En el evento de hacerse efectiva la póliza de responsabilidad civil extracontractual debe tenerse en cuenta los perjuicios aprobados, el monto por la cual se constituyó y el deducible del 10%.

1.5.6. Zurich Colombia Seguros S.A.

Zurich Colombia Seguros S.A., en calidad de llamado en garantía de la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI coadyuvo los argumentos expuestos por la demandada respecto de la falta de responsabilidad por ausencia de nexo causal. Al respecto, consideró que las fallas alegadas en la demanda no son oponibles, ni guardan correspondencia con las obligaciones que le han sido confiadas a dicha entidad pública por virtud de las leyes y reglamentos.

Así mismo, refirió que la función de la vigilancia de la ANI es respecto del cumplimiento de un objeto contractual que tiene como finalidad la construcción de una obra pública, situación que en nada se vincula con el accidente de tránsito referido en la demanda. Por el contrario, quien tiene el deber de colocar y mantener la señalización, iluminación y mantenimiento de la vía en todo el trayecto, es la Concesionaria Vial de Los Andes - COVIANDES S.A.S., quien fue operador de la carretera Bogotá – Villavicencio conforme al Contrato de Concesión No. 444 de 1994, suscrito entre el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, hoy Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Refirió además que de los documentos allegados se puede colegir que el señor Tobías Ruiz se expuso a un riesgo al conducir su bicicleta el 18 de octubre de 2011 por un túnel, olvidando el alto flujo vehicular que transita por el lugar. Además, no puede perderse de vista, que existe una tercera persona involucrada en el accionante, esto es, la persona que conducía el vehículo que arrollo al señor Ruiz.

De otro lado, indicó que la parte demandante había sobrestimado los perjuicios, en tanto no allegó prueba respecto de la dependencia económica con el señor Ruiz para la fecha de su fallecimiento.

Respecto del llamamiento en garantía, indicó que no está llamada a responder toda vez que en la descripción del amparo contenida en las condiciones particulares de la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual No. 000701155413, suscrita con la entidad demandada, solo está obligada por hechos imputables al asegurado por la muerte, lesión o menoscabo en la salud de las personas (daños personales) y/o el deterioro o destrucción de bienes (daños materiales) y perjuicios económicos, incluyendo lucro cesante y daño moral, como consecuencia directa de tales daños personales y/o daños materiales. Pero en el caso concreto, la causa determinante del daño no le es imputable a la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI.

Manifestó que en el evento hipotético en que a la entidad demandada se le imputara responsabilidad por el fallecimiento del señor Tobías Ruiz, debe tenerse en cuenta que el amparo que podría ser afectado sería el correspondiente al de "Responsabilidad Civil Contratistas y Subcontratistas", y respecto de las sumas aseguradas, éstas son objeto de agotamiento progresivo en función de los siniestros ocurridos y pagados durante la vigencia respectiva en la cual se produjeron los hechos materia de la presente controversia.

1.6. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

1.6.1. Parte Accionante

La parte accionante reiteró los argumentos esgrimidos en la demanda, señalando además que el fallecimiento del señor Tobías Ruiz fue generado por un carro fantasma y por no contar con los mecanismos de desplazamiento mínimo como pasos peatonales o de biciusuarios o de señalización "Sr22" que corresponde a la circulación de prohibición de bicicletas. Evidenciado con lo expuesto que, la causa eficiente del daño no era la culpa de la víctima.

Así mismo, manifestó que la Ley 105 de 1993 determinó que a la Nación y las entidades territoriales les corresponde la construcción y conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad. Igualmente, el INVIAS es el encargado del servicio público de mantenimiento de la estructura vial dentro del territorio.

Indicó que con la experticia realizada por la policía judicial se evidenciaba la mala ubicación de los delineadores verticales, cuando el peatón intenta movilizar, pero no se cuenta con sendero peatonal alterno. En tal virtud, manifestó que de las pruebas allegadas al proceso quedó acreditado los elementos esenciales de la responsabilidad del Estado, esto es, el daño antijurídico y el nexo de causalidad.

1.6.2. Parte demandada

1.6.2.1. Nación – Ministerio de Transporte

El Ministerio de Transporte reiteró cada uno de los argumentos expuestos en la demanda y reiteró la existencia de una falta de legitimación por pasiva, derivada de la falta de obligación o deber legal de mantener en un buen estado las vías o de garantizar que en ellas se encuentren las señales de tránsito correspondiente a cada tramo.

1.6.2.2. Instituto Nacional de Vías – INVIAS

El Instituto Nacional de Vías – INVIAS, después de volver a reseñar la normatividad vigente respecto de sus funciones y organización, refirió que, a partir de la Resolución No. 3187 del 1 de septiembre de 2003, se cedió y subrogó el contrato No. 044 de 1994 al Instituto Nacional de Concesiones – Hoy Agencia Nacional de Infraestructura – ANI. En tal virtud, el mantenimiento de la vía en donde ocurrió el daño referido en la demanda, el cual hace parte del tramo No. 05 de la carretera Bogotá – Villavicencio, se encontraba a cargo de dicha entidad.

Así mismo, indicó que la parte accionante no había acreditado el nexo de causalidad entre el daño alegado y la actuación de la entidad, por tal razón, reiteró que se deben negar las pretensiones de la demanda.

1.6.2.3. Concesión Vial de Los Andes – COVIANDES S.A.S.

La concesión COVIANDES S.A.S., reiteró los argumentos expuestos en la contestación de la demanda y llamamiento en garantía. Señaló que, del material fotográfico allegado, se podía notar

que el señor Ruiz para el día de su fallecimiento no portaba chaleco reflectivo, casco, ni ningún elemento de seguridad que sirviera para aminorar la posibilidad de un accidente fatal, como en efecto sucedió.

Sobre el túnel falso, refirió que era una estructura longitudinal permanente que se construye en vías a cielo abierto para contener la caída de bloques de roca en zonas potencialmente inestables. Su objetivo principal es proteger a los usuarios, preservar la infraestructura vial y garantizar la operación de la vía. Además, se pudo observar que antes de ingresar al “falso túnel” se encontraba la señal vertical III.SR-22 que indica la prohibición de ingreso de ciclistas y, además otra señal indicaba la existencia de un paso peatonal. Señalización que se encontraba en el lugar para la fecha de los hechos, según las fotografías que se encuentran dentro del expediente penal allegado por la Fiscalía General de la Nación.

En lo que concierne al interrogatorio de parte, señaló que lo descrito por la señora Derlys Yurley Ruiz Torres respecto de los implementos que su señor padre portaba para montar bicicleta, distan mucho de lo ocurrido el día de su fallecimiento, y porque la demandante reside en Acacias – Meta y el accidente se generó en la vía que de Bogotá conduce a Villavicencio, así como el lugar de residencia de su señor padre, el cual correspondía a Cáqueza – Cundinamarca.

Igualmente, hizo alusión al testimonio rendido por la ingeniera María Sanchez Garcia quien aseguró que, para la fecha de los hechos, COVIANDES cumplió con las obligaciones de mantenimiento de lo entregado en concesión y que toda la señalización vertical se encontraba instalada en la vía.

1.6.2.4. Agencia Nacional de Infraestructura - ANI

La Agencia Nacional de Infraestructura se resistió a las pretensiones de la demanda, y después de describir de manera extensa las funciones asignadas por la Ley, formuló la existencia de falta de legitimación en la causa por pasiva, en tanto debido al contrato de concesión suscrito por la Concesión Vial de Los Andes – COVIANDES S.A.S, para la fecha de los hechos, era la encargada de realizar la señalización, iluminación y mantenimiento de la vía en todo el trayecto.

En ese orden, concluyó que los presuntos daños o afectaciones que puedan generarse en desarrollo de la ejecución del Contrato de Concesión están asignados contractualmente al concesionario. En consecuencia, si eventualmente se llegara a demostrar la existencia de una falla, debe ser el concesionario quien responda por dicha circunstancia. Además, no debía perderse de vista que el contratista estaba en la obligación de constituir una póliza de responsabilidad civil extracontractual, a través de la cual se ampara los riesgos de ciertas actividades y se pudiera indemnizar económicamente a las personas que resultaran afectadas.

1.6.2.5. Mapfre Seguros de Colombia S.A.

Mapfre Seguros de Colombia S.A., como llamado en garantía del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, ratificó los argumentos indicados en la contestación y manifestó que de conformidad con lo expuesto por el testigo Rafael Hernando Reyes Muñoz y María Margarita Sánchez García, había quedado acreditado que, para la fecha de los hechos, el tramo en donde ocurrió el accidente de tránsito en donde había perdido lamentablemente la vida el señor Tobías Ruiz, tenía señalización tanto vertical como horizontal y que paralelo al túnel que atravesaba la vía, existía un sendero peatonal para que las personas pudieran atravesar esa zona y salieran delante de la vía y que para el momento en que fue recibida la vía (Kilómetro 64+200) por parte de COVIANDES para su mantenimiento, ya existía la señalización debida.

Debido a la falta de demostración de la falla del servicio y, en consecuencia, el nexo causal alegado en la demanda solicitó que fueran denegadas las pretensiones.

1.6.2.6. Zurich Colombia Seguros S.A.

Zurich Colombia Seguros S.A., en calidad de llamado en garantía de la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI, manifestó que contrario a lo indicado en la demanda, con el informe 2020-409-044359-2 del 20 de mayo de 2020, proferido por COVIANDES S.A.S., se había demostrado que el Km 64+200, donde ocurrió el accidente, contaba con señalización tanto vertical como horizontal conforme al manual de señalización vial vigente para la época.

Igualmente, reitero que según las funciones de la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI, solo estaba encargada de administrar los contratos de concesión y, en ese orden, la encargada de realizar la señalización, iluminación y mantenimiento de la vía en que ocurrió el daño era COVIANDES, en atención al contrato de concesión No. 444 de 1994.

Refirió además que de los documentos allegados se puede colegir que el señor Tobías Ruiz se expuso a un riesgo al conducir su bicicleta el 18 de octubre de 2011 por un túnel, olvidando el alto flujo vehicular que transita por el lugar. Además, no puede perderse de vista, que existió una tercera persona involucrada en el accionante, esto es, la persona que conducía el vehículo que arrollo al señor Ruiz.

1.6.3. Ministerio Público

El Ministerio Público no emitió concepto.

II. CONSIDERACIONES

2.1. JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

El artículo 104 del Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo¹, en adelante CPACA, consagra un criterio mixto para establecer los litigios que debe conocer la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo. De un lado, fijó el criterio material, disponiendo que son de conocimiento de esta jurisdicción las controversias originadas en actos, contratos, hechos, omisiones y operaciones sujetos al derecho administrativo y particulares cuando ejerzan funciones administrativas, es decir, aquellos que se causen por el ejercicio de dicha función; y de otro un criterio orgánico, según el cual basta la presencia de una entidad sujeta al derecho administrativo para que el proceso sea tramitado ante esta jurisdicción.

Igualmente, conforme al numeral 1º del artículo 104 ibidem, la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo conoce de aquellos procesos en que se debate la responsabilidad extracontractual del Estado, asunto sobre el que versa el *sub judice*. Así las cosas, basta que se controvierta aquella respecto de una entidad o establecimiento público para que se tramite la controversia ante esta jurisdicción, por estar sometidas al derecho público.

¹ CPACA artículo 104

La Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo está instituida para conocer, además de lo dispuesto en la Constitución Política y en leyes especiales, de las controversias y litigios originados en actos, contratos, hechos, omisiones y operaciones, sujetos al derecho administrativo, en los que estén involucradas las entidades públicas, o los particulares cuando ejerzan función administrativa. Igualmente conocerá de los siguientes procesos:

1. Los relativos a la responsabilidad extracontractual de cualquier entidad pública, cualquiera que sea el régimen aplicable [...]

Este Juzgado es competente para conocer el presente asunto de acuerdo con el artículo 155 del CPACA², que dispone que los juzgados administrativos son competentes en los casos de reparación directa, inclusive aquellos provenientes de la acción u omisión de las entidades públicas, cuando la cuantía no exceda de 500 SMLMV.

2.2. TRÁMITE RELEVANTE DEL PROCESO

- El 12 de febrero de 2014, se admitió la demanda de reparación directa presentada por Derlys Yurley Ruiz Torres contra el Instituto Nacional de Vías –INVIAS-, Nación – Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado y la Concesionaria Vial de los Andes - COVIANDES S.A.S.
- Notificadas las entidades demandadas del auto admisorio, contestaron la demanda en oportunidad y presentaron medios exceptivos. INVÍAS llamó en garantía a la compañía Mapfre Seguros de Colombia. Mediante proveído del 31 de agosto de 2016, se aceptó dicho llamamiento, y en forma oportuna, la aseguradora contestó la demanda y el llamado.
- El 15 de junio de 2018 se celebró la audiencia inicial de que trata el art. 180 de la Ley 1437 de 2011. El 24 de abril de 2019 y 14 de agosto de 2019 se celebró la audiencia de pruebas, se cerró el debate probatorio, y se corrió traslado a las partes y al Ministerio Público por el término de 10 días, para que presentaran sus alegatos de conclusión. Mediante proveído de 6 de diciembre de 2019, se declaró la nulidad de todas las actuaciones surtidas en este proceso, desde la audiencia inicial y se vinculó al Instituto Nacional de Concesiones -INCO (hoy Agencia Nacional de Infraestructura – ANI).
- La vinculada ANI, notificada en debida forma, contestó la demanda en oportunidad, presentando excepciones y llamó en garantía a la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S.- COVIANDES y Compañía Aseguradora QBE Seguros S.A. Mediante auto de 22 de febrero de 2021, se aceptó el llamamiento en garantía a COVIANDES y Zurich Colombia Seguros S.A. (antes QBE Seguros S.A. y ZLS Aseguradora de Colombia S.A.), quienes contestaron el llamamiento y la demanda en forma oportuna.
- Los días 23 de mayo de 2017, 24 de noviembre de 2020 y 30 de abril de 2021 se corrió traslado de los escritos de excepciones. La parte demandante permaneció en silencio.
- Si bien se admitió la demanda en contra de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, por auto de 1 de septiembre de 2022, se indicó que la entidad no se encontraba vinculada como demandada, sino en la forma que indica el inc. 6, art. 612 del C.G.P.
- El 19 de septiembre de 2022, se celebró a audiencia inicial, en donde se surtieron todas las etapas establecidas en la Ley 1437 de 2011.
- El 17 de enero de 2013, se realizó la audiencia de pruebas, la cual fue suspendida y reanudada el 16 de mayo de la presente anualidad, en donde se cerró el periodo probatorio y se corrió traslado para alegatos de conclusión.
- El 11 de septiembre de 2023, según constancia secretarial el proceso ingresó al Despacho para proferir sentencia.

2 "Artículo 155. Competencia de los jueces administrativos en única instancia 6. De los de reparación directa, inclusive aquellos provenientes de la acción u omisión de los agentes judiciales, cuando la cuantía no exceda de quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes..."

2.3. PROBLEMA JURÍDICO

Según como se indicó en la audiencia inicial, el Despacho establecerá si son administrativa y patrimonialmente responsables el Instituto Nacional de Vías –INVIAS, la Nación – Ministerio de Transporte, Concesión Vial de Los Andes - COVIANDES S.A.S. y, el Instituto Nacional de Concesiones -INCO (hoy Agencia Nacional de Infraestructura – ANI), por los perjuicios causados a la demandante debido al fallecimiento del señor Tobías Cruz, al ser arrollado por un vehículo desconocido el 18 de octubre de 2011, cuando transitaba en bicicleta por el túnel falso en la vía Bogotá – Villavicencio Kilómetro 64.

En caso de que se establezca la responsabilidad de los demandados, se resolverá lo concerniente a los llamados en garantía, esto es, respecto de la Concesión Vial de Los Andes COVIANDES S.A.S, Mapfre Seguros de Colombia y Zurich Colombia Seguros S.A.

2.4. MARCO NORMATIVO, DOCTRINA Y JURISPRUDENCIA APLICABLE AL CASO

2.4.1 Del fundamento constitucional de la responsabilidad del Estado

El artículo 90³ de la C.P, constituye la cláusula general de responsabilidad del Estado Colombiano, de acuerdo con el cual y siguiendo el modelo de la Constitución Española, se acogió la teoría del daño antijurídico; entendiéndolo no como *"aquel que es producto de una actividad ilícita del Estado, sino como el perjuicio que es provocado a una persona que no tiene el deber jurídico de soportarlo"*⁴; siempre y cuando exista título de imputación por acción u omisión a una autoridad pública.⁵

De esta manera, para declarar la responsabilidad extracontractual del Estado, se deben cumplir varios presupuestos, a saber: que el daño exista, sea antijurídico e imputable por acción u omisión al Estado. En consecuencia, se procederá a realizar el estudio de todos los elementos dentro del presente caso, a fin de fundamentar la decisión a adoptar.

2.4.2. Del daño y sus elementos

El daño es entendido como *"la lesión del derecho ajeno, consistente en el quebranto económico recibido, en la merma patrimonial sufrido por la víctima, a la vez que en el padecimiento moral que lo acongoja"*⁶. Este concepto señala dos situaciones, la primera consiste en que el daño es la lesión del derecho ajeno; y la segunda, que el daño conlleva o genera una merma patrimonial, haciendo referencia a sus consecuencias negativas o adversas.

Sobre los elementos del daño, el Consejo de Estado⁷ ha indicado que éste existe, en la medida que cumpla varias características; una de ellas es que sea cierto e incuestionable; así mismo debe ser personal, en atención a que el que lo haya sufrido sea el que manifieste interés en su reparación, y subsistente, en tanto no haya sido reparado.

³ El artículo 90: El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que les sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales años, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquel deberá repetir contra éste"

⁴ Corte Constitucional. Sentencia C-333/96. Magistrado Ponente. Alejandro Martínez Caballero.

⁵ Ibidem

"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 año a alguna de ellas:"

⁶ Fernando Hineostroza Forero. Derecho Civil obligaciones. Pág. 538

⁷ Entre otras: Sentencia 14 de marzo del 2012. Rad. 21859 C.P. Enrique Gil Botero. Sentencia 1 de julio del 2015. Rad. 30385 C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

2.4.3. De la imputación fáctica y jurídica del daño

La imputación fáctica o material del daño se predica cuando se encuentra demostrado el nexo de causalidad entre el actuar de la entidad demandada, bien sea por acción u omisión, y el daño sufrido por la víctima.

En la actualidad, la imputación fáctica del daño se construye desde la perspectiva de la identificación de la causa adecuada del mismo, teoría que propende por identificar cuál fue la acción u omisión que concretó el daño por parte de la entidad demandada, o si por el contrario dicha concreción le es atribuible a la víctima, a un tercero o al azar.

Respecto de la causalidad, los doctrinantes Eduardo García de Enterría y Tomás Ramón Fernández, indican: *"La existencia de una relación de causa a efecto entre el hecho que se imputa a la Administración y el daño producido es, lógicamente, una condición indispensable para que pueda atribuirse a aquélla el deber de resarcir dicho daño".*⁸

Sobre los criterios para tener en cuenta para identificar la causa del daño, el Consejo de Estado ha señalado:

(...) "Tampoco puede considerarse que todos los antecedentes del daño son jurídicamente causas del mismo, como se propone en la teoría de la equivalencia de condiciones, o de la causalidad ocasional expuesta por la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 17 de septiembre de 1935, según la cual: 'en estos casos si la persona culpable se hubiera conducido correctamente, el perjuicio no habría ocurrido', a la cual se refiere también un salvamento de voto del Dr. Antonio J. de Irisarri del 8 de octubre de 1986 (exp. 4587), en el cual se expresa que: 'con fines simplemente analíticos, para verificar esa relación de causa a efecto, puede examinarse qué ocurriría o habría ocurrido, si el suceso - causa no se hubiera dado. Si la respuesta es en el sentido de que el efecto no habría sucedido, ha de admitirse que aquél sí constituye causa de éste, porque justamente para que el efecto se dé en la realidad, tiene que ocurrir aquél. En la hipótesis contraria no existiría relación esa relación de causalidad'.

Tal posición llevaría a que en el clásico ejemplo citado por José Melich, el sastre que retrasa por negligencia la entrega de un abrigo de viaje tendría que responder por el accidente ferroviario que sufrió su cliente que debió por tal motivo aplazar su viaje. Como lo señala el doctor Javier Tamayo Jaramillo: 'deshumanizaría la responsabilidad civil y permitiría absurdamente, buscar responsables hasta el infinito'.

Lorenzetti puntualiza aquí: 'No basta, según esta idea, la mera supresión mental hipotética, esto es borrar mentalmente la causa para ver si el resultado se produce o no sin ella. Es necesario emitir un juicio acerca de la regularidad con que se producen los fenómenos (constancia posible) lo que nos proporciona la noción de "causa adecuada'.

Tal concepción debe entonces complementarse en el sentido de considerar como causas jurídicas del daño, sólo aquellas que normalmente contribuyen a su producción, desechando las que simplemente pueden considerarse como condiciones. Tal como lo proponen los partidarios de la teoría de la causalidad adecuada, expuesta por el alemán Von Kries, 'sólo son jurídicamente causas del daño, aquellos elementos que debían objetiva y normalmente producirlo'.

H. Mazeaud, citado por José Melich Orsini, en 'La responsabilidad civil por los Hechos Ilícitos' (Biblioteca de la academia de ciencias políticas y sociales, Caracas, 1.995, pág. 211 a 215) expresa sobre el punto: 'Hoy día la mayor parte de los autores han abandonado la teoría de la equivalencia de condiciones: ellos no admiten que todos los acontecimientos que concurren al a realización de un daño sean la causa de tal daño desde el punto de vista de la responsabilidad civil. Parece, en efecto, que para ser retenido como causa desde el punto de vista de la responsabilidad civil, es decir, para ser susceptible de comprometer la responsabilidad civil de su autor, el acontecimiento debe haber jugado un papel preponderante en la realización del daño. Pero los jueces serán libres de apreciar si el acontecimiento ha jugado o no un papel suficiente en la producción del daño para ser retenido como causa del daño. No se puede ligar a la jurisprudencia por un criterio absoluto, ni aun por el criterio propuesto por los partidarios de la causalidad adecuada: el criterio de la normalidad. Todo lo que puede exigirse es que el acontecimiento haya jugado un papel preponderante, un papel suficiente en la realización del daño. Quienes no quieren adoptar el criterio de la normalidad propuesto por la teoría de la causalidad adecuada, son partidarios de la llamada tesis de la causalidad eficiente, esto es: que lo que debe investigarse es si el hecho ha jugado o no un papel preponderante, una función activa en la producción del daño'.

⁸ Curso de Derecho Administrativo, Vol. II, 12ª Edición p. 412.

Ennecerus, citado en la misma obra, expresa: 'En el problema jurídico de la causa, no se trata para nada de causa y efecto en el sentido de las ciencias naturales, sino de si una determinada conducta debe ser reconocida como fundamento jurídico suficiente para la atribución de consecuencias jurídicas... Prácticamente importa excluir la responsabilidad por circunstancias que, según su naturaleza general y las reglas de la vida corriente, son totalmente indiferentes para que surja un daño de esa índole y que, sólo como consecuencia de un encadenamiento totalmente extraordinario de las circunstancias, se convierte en condición del daño. Así, pues, se labora con un cálculo y probabilidades y sólo se reconoce como causa, aquella condición que se halla en conexión adecuada con un resultado semejante'⁹

Ahora bien, el criterio jurídico de la imputación es indispensable para la determinación de la responsabilidad, dado que no basta con establecer la relación fáctica entre el daño y la acción u omisión del demandado, sino que además es necesario identificar el régimen jurídico aplicable. Se debe observar entonces, si en el caso bajo análisis se evidencia una falla del servicio por el incumplimiento de un deber legal o la concreción de un riesgo que genera la aplicación del régimen objetivo de riesgo excepcional o si, por el contrario, el Estado causó un daño a través de una actuación lícita, evento en el cual se emplea el régimen de daño especial.

En atención a lo señalado en la demanda, es importante traer a colación el criterio adoptado por el Consejo de Estado, respecto a la responsabilidad del Estado por la configuración de una falla del servicio.

"La Sección Tercera de la Corporación ha determinado que, en vista de que la Constitución Política no privilegió ningún régimen de responsabilidad extracontractual, "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", la jurisprudencia no puede establecer un único título de imputación a aplicar en eventos fácticamente semejantes. En todo caso, tales consideraciones no implican el desconocimiento del derecho fundamental a la igualdad, reflejado en la construcción jurisprudencial de una argumentación específica constitutiva de un precedente – por parte de esta Corporación – en asuntos en los que se presenten daños antijurídicos similares..."

*La falla en el servicio genera responsabilidad cuando se acredita la extralimitación de funciones, retardo en el cumplimiento de obligaciones, defectuoso cumplimiento o incumplimiento de obligaciones, u omisión o inactividad de la administración pública, es decir, cualquier irregularidad de la administración que ocasione un daño imputable al Estado".*¹⁰

2.5. CASO CONCRETO

Atendiendo al marco normativo y jurisprudencial reseñado, procede el Despacho a verificar la existencia del daño y si este les es imputable jurídicamente a las entidades demandadas.

2.5.1. Hechos relevantes acreditados

De acuerdo con los medios de prueba allegados al proceso, resultan probados los siguientes hechos relevantes:

1) Sobre el fallecimiento del señor Tobías Ruiz y el accidente de tránsito en la vía Bogotá-Villavicencio

-El señor Tobías Ruiz falleció el 18 de octubre de 2011 en el Municipio de Guayabetal del Departamento de Cundinamarca.

Ese mismo día, aproximadamente a las 13:35 horas, la Policía Nacional de Tránsito reportó un accidente de tránsito en la vía que de Villavicencio conduce a Bogotá a la altura del kilómetro 64-200. En dicho informe fueron indicados los siguientes aspectos relevantes: a) El señor Tobías Ruiz se encontraba en un tramo de la vía sin signos de vida junto a una bicicleta. b) La vía era de asfalto y recta, de una calzada con dos carriles, en buen estado y seca, sin iluminación artificial y

⁹ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 11 de septiembre de 1997, exp. 11.764, M.P. Carlos Betancur Jaramillo.

¹⁰ Sentencia 28 de junio de 2019 (Rad. 45386), CP. Jaime Enrique Rodríguez Navas.

presentaba demarcación de línea central y línea de borde. c) Como hipótesis del accidente se indicó: "No hacer uso de señales reflectivas, falta de iluminación en el túnel". d) Se dejó constancia que no existía reporte de otro vehículo involucrado, porque presuntamente había emprendido la huida.

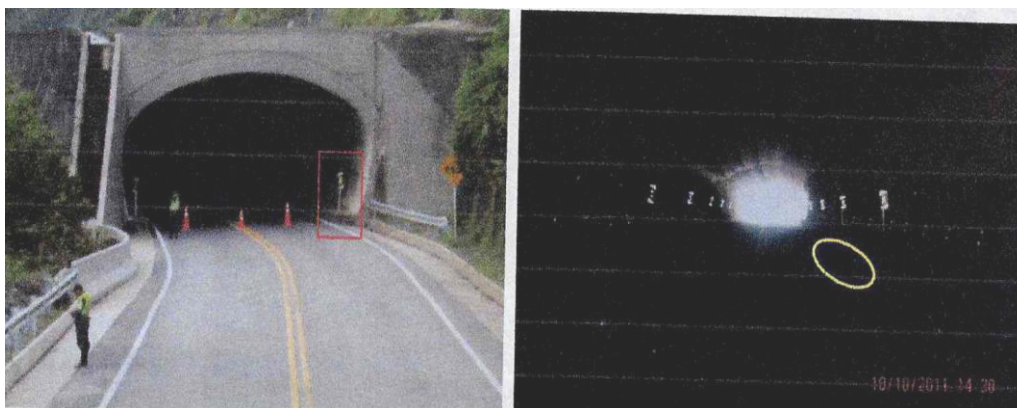
Debido al accidente de tránsito reportado, COVIANDES diligenció formato de reporte de novedades especiales de la operación y el empleado encargado (Pablo Zuleta), capturó varias imágenes del lugar a las 14:24 horas, de las cuales se observa: a) El señor Tobías Ruiz fue hallado dentro del túnel ubicado en el kilómetro 64+200 al borde de la línea lateral blanca junto a una bicicleta. b) Tachas reflectivas bajas al lado y lado de la vía y parales laterales; c) Demarcación doble línea amarilla central; d) Al ingreso al puente falso se denota una señalización vial de riesgo por caída de roca.

En el informe de la Policía Judicial suscrito por el patrullero Mauricio Ruiz Bastidas, respecto del estado en que se encontró el cuerpo del señor Tobías Ruiz, el 18 de octubre de 2011 a las 15:30 horas, consignó lo siguiente:

Se recibe protegido el lugar de los hechos SI XX NO __ Hora: 15:30 HORAS Formato: MILITAR
Responsable PT. ARIS JONANH HINESTROZA Folios 01 Se entrega informe ejecutivo SI XX__ NO
III. DESCRIPCIÓN DEL LUGAR DE LA DILIGENCIA (Incluyendo los hallazgos y procedimientos realizados)

Se trata de una vía pública VÍA BOGOTÁ-VILLAVICENCIO, KILOMETRO 64+200 METROS, ABCISADO NACIONAL DE LA RUTA 4006, VEREDA CHIRAJARA BAJA, JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE GUAYABETAL (CUNDINAMARCA). Donde se observan una bicicleta color blanco tipo carreras la cual se encuentra sobre la capa asfáltica en posición final volcamiento lateral izquierdo a su lado un cuerpo sin vida de sexo masculino vestido de pantalon color azul sudadera, camiseta color rojo, amarillo y azul, zapatos tipo material color cafe, el cual se encontró en el carril Villavicencio-Bogotá; se trata de una área rural, diseño tramo de vía, tiempo lluvia, sitio recta, pendiente, doble sentido vial, una calzada, con dos carriles, material asfaltó, estado bueno, condiciones humeda, con berma, sin iluminación artificial, la vía se encuentra sobre el sector del túnel falso. El punto de referencia utilizado en el bosquejo se toma desde el poste de kilometraje 64 del abscisado nacional, el cual está ubicado en el costado derecho de la vía en sentido Bogotá - Villavicencio; se inicia la diligencia de inspección técnica a cadáver N° 0277-028-2011 de fecha 18/10/2011 siendo las 15:30 horas, utilizando método de búsqueda de EMP. Y EF. Punto a punto hallando, Como evidencia EMP. y EF. N° 01 se toma a una bicicleta tipo carreras, color blanco, el cual se encontraba sobre el carril de la vía Villavicencio - Bogotá, en posición de volcamiento lateral izquierdo. EF No 02 cuerpo sin vida de sexo masculino quien en vida respondía al nombre de TOBIAS RUIZ identificado con cedula de ciudadanía N° 11.407.855 de Caqueza (Cundinamarca) vestido de pantalon color azul sudadera, camiseta color rojo, amarillo y azul, zapatos tipo material color cafe, el cual se encuentra con multiples heridas, el cuerpo es hallado sobre la capa asfáltica sentido vial Villavicencio - Bogotá; el cuerpo sin vida queda en el hospital San Rafael del municipio de Caqueza (Cundinamarca), debidamente ROTULADO Y EMBALADO CON SU RESPECTIVA CADENA DE CUSTODIA PARA EL PROCEDIMIENTO DE NECROPSIA.
(En caso de requerir más espacio diligenciar hoja en blanco anexa relacionado el número de Noticia criminal).

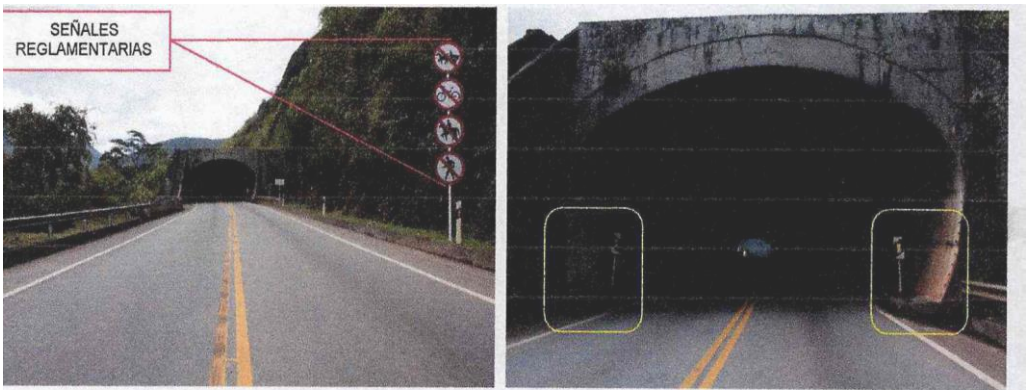
Igualmente se encuentra que, el día del accidente y el 13 de enero de 2014, el investigador de campo de la Unidad de Criminalística de la Policía Judicial - Carlos Guarín Hernández, describió en su informe como resultado de la inspección al lugar de los hechos y de las imágenes recolectadas, lo siguiente:



"LA IMAGEN DEL COSTADO IZQUIERDO, FUE TOMADA EL DIA DE LOS HECHOS, SENTIDO VIAL VILLAVICENCIO - BOGOTÁ, DONDE SE EVIDENCIA LA CARENCIA DE SEÑALIZACION REGLAMENTARIA, LA CUAL PROHIBE O RESTRINGUE EL TRÁNSITO DE PEATONES Y CICLISTAS, AL INTERIOR DEL TUNEL.

AL INTERIOR DEL TUNEL, CUENTA CON ESPECIE DE UN ANDEN O SENDERO PEATONAL PERO ESTE A SU VEZ PRESENTA UNOS DELINEADORES VERTICALES (HITOS DE ARISTA), RECUADRO DE COLOR AMARILLO, LOS CUALES IMPIDEN EL TRANSITO LIBRE, VIENDOSE LA NECESIDAD POR FUERZA MAYOR DE TOMAR LA VIA.

LA IMAGEN DEL COSTADO DERECHO, MUESTRA COMO ERAN LAS CONDICIONES DE ILUMINACION AL INTERIOR DEL TUNEL, EL DIA DE LOS HECHOS; DENTRO DEL CIRCULO COLOR AMARILLO SE HALLA EL CUERPO SIN VIDA, ASI PUES DE ESTA MANERA PODRIA DILUCIDAR: QUE UN CICLISTA AL INTERIOR DEL TUNEL, ES HUMANAMENTE IMPOSIBLE QUE UN CONDUCTOR SIN IMPORTAR EL TAMAÑO DEL AUTOMOTOR LO PUEDA PERCIBIR CON FACILIDAD Y MAS AUN SI PASAMOS DE UNAS CONDICIONES CLARAS Y SOLEADAS A UNA OSCURIDAD TOTAL."



FOTOGRAFIA TOMADAS EN LA ACTUALDIAD, SENTIDO VILLACIVENCIO – BOGOTA, DPMDE SE OBSERVA LA RESPECTIVA SEÑALIZACION REGLAMENTARIA, UBICADA AL COSTADO DERECHO."

Según inventario de señales, suscrito por el Inspector de Policía de Guayabetal y un empleado de COVIANDES del tramo ubicado en el km 64+191, k65+267, K64+114 Y K64+130, se extrae que para el mes de octubre de 2012, antes del ingreso al túnel falso de la vía Bogotá – Villavicencio contaba con señales de prohibición de adelantar vehículos y de riesgo por zona de derrumbe y que para los meses de febrero y noviembre de 2013 en la vía Bogotá- Villavicencio, existía al lado de la carretera un aviso de sendero peatonal y señalización de prohibición de tránsito de bicicletas, semovientes, y peatones.



TRAMO 5

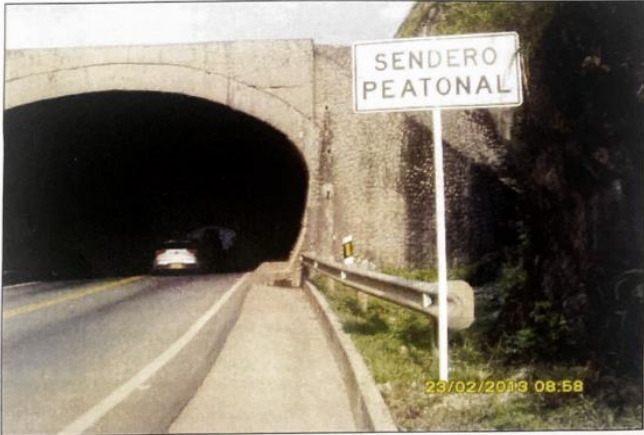
TEMA INVENTARIO SEÑALES VERTICALES GUAYABETAL

COV71194.JPG

ABSCISA K64+191

nov-2013

DESCRIPCIÓN: Lado derecho, Hitos túnel falso K64+191; K64+203; K64+214; K64+226; K64+237; K64+249; K64+260.



TRAMO 5

TEMA INVENTARIO SEÑALES VERTICALES GUAYABETAL

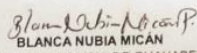
COV71195.JPG

ABSCISA K64+267

nov-2013

DESCRIPCIÓN: Lado izquierdo. Visto Villavicencio - Bogotá, SI-27 Seguridad Vial.


ING. RAFAEL REYES MUÑOZ
COVIANDES S.A.


BLANCA NUBIA MICÁN
INSPECTOR DE POLICIA DE GUAYABETAL

Registro Fotográfico Inv Ser Ver Guayabetal 2012
rrm



TRAMO 5

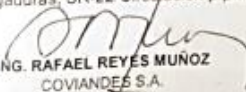
TEMA INVENTARIO SEÑALES VERTICALES GUAYABETAL

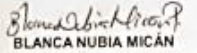
COV76068.JPG

ABSCISA K64+130

nov-2013

DESCRIPCIÓN: Lado derecho. Visto Bogotá - Villavicencio, SR-20 Circulación prohibida de peatones; SR-21 Circulación prohibida de cabalgaduras; SR-22 Circulación prohibida de bicicletas; SR-25 Circulación prohibida de vehículos de tracción animal.


ING. RAFAEL REYES MUÑOZ
COVIANDES S.A.


BLANCA NUBIA MICÁN
INSPECTOR DE POLICIA DE GUAYABETAL

Registro Fotográfico Inv Ser Ver Guayabetal 2012
rrm



TRAMO 5

TEMA INVENTARIO SEÑALES VERTICALES GUAYABETAL

COV76069.JPG

ABSCISA K64+320

nov-2013

DESCRIPCIÓN: Lado izquierdo. Visto Villavicencio - Bogotá. SR-20 Circulación prohibida de peatones; SR-21 Circulación prohibida de cabalgaduras; SR-22 Circulación prohibida de bicicletas; SR-25 Circulación prohibida de vehículos de tracción animal.

2) Sobre el Contrato de Concesión No. 444 DE 1994

-El 12 de agosto de 1994, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS suscribió con la Sociedad Concesionaria Vial de los Andes – COVIANDES, el Contrato de Concesión No. 444, el cual tenía como objeto lo siguiente: *“el CONCECIONARIO se obliga a ejecutar por el sistema de concesión, según lo establecido en el artículo 32, numeral 4 de la Ley 80 de 1993... los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación, de construcción, la operación y el mantenimiento del sector Santafe de Bogotá – Cáqueza- K55+000 y el mantenimiento y operación del sector km 55+000-Villavicencio.”*

Respecto de la etapa de operación, en el cláusula tercera se determinó lo siguiente: *“está comprendida entre la fecha de recibo de las obras del primer tramo por parte del Instituto Nacional de Vías – INVIAS y la fecha en que el proyecto revierta a la nación. Durante esta etapa, el CONCECIONARIO a su costa, llevara a cabo la conservación de las obras y administrara el proyecto al que se refiere el presente contrato en un todo de acuerdo con el pliego de condiciones..., las normas de mantenimiento para carreteras concesionadas y el manual sobre dispositivos de control de tránsito en calles y carreteras. El CONCECIONARIO operará y administrará... la duración de esta etapa es de ciento setenta y ocho (178) meses. No obstante, este plazo podrá aumentar o disminuir, según aumente o disminuya el periodo acumulado para la ejecución de las etapas de diseño y programación y la etapa de construcción. La suma de los plazos de ejecución de las tres etapas será de ciento noventa y dos (192) meses.”*

En las cláusulas sexta y vigésimo quinta, respecto a las obligaciones del concesionario, la constitución de garantías y la conservación y mantenimiento de la vía se estableció:

Cláusula	Descripción
Sexta	<i>“Son obligaciones a cargo del concesionario entre otras las siguientes: c) la construcción de las obras de acuerdo con el diseño definitivo elaborado por el concesionario incluyendo entre otras vías en superficie, viaductos, túneles, intersecciones, obras de arte, drenajes y señalización... e) la puesta en funcionamiento del sistema vial... g) los trabajos de conservación, reparación y construcción necesarios para mantener el proyecto en los niveles de servicio establecidos en la cláusula vigésimo quinta del presente contrato... h) todas las actividades necesarias para la construcción operación y entrega a las obras en buen estado en un todo de acuerdo con las condiciones términos alcances y obligaciones establecidas en el pliego de condiciones y en el presente contrato.”</i>
Vigésimo Segunda	<i>“el concesionario se compromete a constituir las siguientes pólizas... 4. Responsabilidad civil extracontractual: el concesionario como requisito previo a la suscripción del acta de iniciación de la etapa de construcción debe garantizar su responsabilidad por lesiones o muerte de una o varias personas en un solo accidente y daños a terceros o a propiedades del Ministerio de Transporte o el Instituto Nacional de Vías en un monto de \$50.000.000 por evento y vigente por el término de la duración de las etapas de construcción y operación y 6 meses más. El monto máximo por concepto esta garantía debe ser ajustado anualmente de acuerdo con el</i>

	<i>aumento del índice de precios al consumidor establecido por el departamento Nacional de Estadística - DANE con base en la fecha de la presentación de la oferta."</i>
Vigésimo Quinta	<i>"Desde la suscripción del Acta de Iniciación de la construcción hasta la entrega final del proyecto, al término de contrato, el CONCESIONARIO asume entera responsabilidad por su cuidado... dentro del mismo termino, la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del proyecto son obligaciones a cargo del CONCESIONARIO quien será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS por falta de señalización o por deficiencia en ella, por su negligencia o culpa grave debidamente comprobadas. La señalización temporal durante la etapa de construcción para la prevención de riesgos de los usuarios y personal que trabaja en las obras y la señalización informativa y preventiva del proyecto durante la etapa de operación debe cumplir con las estipulaciones especificaciones del manual sobre dispositivos para el control de tránsito en calles y carreteras y de las resoluciones vigentes para la materia expedidas por el ministerio de transporte. Parágrafo primero: nivel de servicio durante la etapa de operación. Durante la ejecución de la etapa de operación el funcionamiento del proyecto se ajustará a lo establecido en el reglamento para la operación de carreteras concesionadas capítulo tercero el pliego de condiciones. El concesionario se obliga a mantener el proyecto con un nivel de servicio que alcanza una calificación mínima de 4 puntos conforme a las normas de mantenimiento para carreteras concesionadas que forman parte del pliego de condiciones las revisiones se efectuará cada cuatro meses."</i>

- El 13 de noviembre de 2003, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS hizo entrega al Instituto Nacional de Concesiones – INCO (hoy Agencia Nacional de Infraestructura) del contrato No. 444 de 1994 suscrito con la Concesionaria Vial de los Andes – COVIANDES, en atención a la cesión y subrogación constituida mediante Resolución No. 3187 del 1 de septiembre de 2003.
- El 30 de diciembre de 2005, el Instituto Nacional de Concesiones – INCO (hoy Agencia Nacional de Infraestructura), y COVIANDES suscribieron el acta No. 49 modificadorio del Contrato de Concesión No. 444, en donde se le entregó al concesionario los Tramos de las vías Nos. 4 y 5 correspondientes al Puente Real (PR 25+500)- Puente Téllez (PR38+300), Puente Téllez (PR 38+300) – Caño Seco (PR70+600) de la carretera Bogotá – Villavicencio, con el objetivo de realizar las obras de alistamiento y continuar con su operación y mantenimiento en los términos establecidos en el contrato de concesión referido.

En dicha acta se indicó que el Tramo No. 5 [Puente Téllez (PR 38+300) – Caño Seco (PR70+600)] había sido entregado provisionalmente para su operación y mantenimiento al Concesionario desde el 1 de enero de 1999, como quedó plasmado en el acta de acuerdo No. 1 del 3 de diciembre de 1998.

Así mismo, en el parágrafo tercero de la cláusula cuarta del referido documento se estableció que *"para la ejecución de las obras de mantenimiento periódico e intervenciones especiales se utilizarán las especificaciones técnicas de construcción de vías del año 2002 y para su señalización la Resolución 1050 del año 2004 del Ministerio de Transporte."*

-El 22 de enero de 2010, las partes suscribieron la adición No. 01 al contrato de Concesión en donde, entre otros asuntos, se adiciono el objeto respecto de las siguientes actividades y obras: (i) la construcción, operación y mantenimiento de 45.5 Km de nueva calzada, ubicada en el tercio medio de la carretera Bogotá - Villavicencio sector el Tablón Chirajara , (ii) la construcción, operación y mantenimiento de obras faltantes a cargo del INVIAS hoy EL INCO dentro del corredor actual, (iii) la construcción, operación y mantenimiento de obras necesarias en el :sector de Puente Quetame - Caño Seco, como consecuencia del sismo ocurrido el día 24 de mayo de 2008, y (iv) el mejoramiento de la carretera antigua de acceso a Villavicencio (Pipiral - Villavicencio por el sitio denominado El Mirador) todo en los términos y condiciones del Anexo 2 – Especificación de construcción.

Respecto de los Tramos No. 04 y 05, en el documento en cita se estableció:

"2.3.- OBRAS EN PUENTES TRAMOS 4 Y 5

2.3.1 Manejos de aguas calzada: Varios puentes - Control de aguas faltantes para evitar erosión sobre los estribos y pilas de los puentes.

2.3.2 Actividades resultantes Estudio CESCO (Estudio especial de febrero de 2009) - Sujeto a terminación del estudio - Puente vía - Arreglos varios: Cambio de juntas de expansión, reemplazo de apoyos de neopreno, sello de fisuras y grietas, etc.

2.5. - OTRAS OBRAS ESPECIALES

2.51- Construcción túnel falso K61+800 - Compromiso antiguo del INVIAS.

Para garantizar la seguridad de los usuarios por caída recurrente de piedras.

2.5.2- Construcción obras adicionales K64+000.'Terminación obras geotécnicas iniciadas por el INVIAS.

2.5.3- Obras talud K74+000 (presupuesto de obra sujeto a terminación diseños) - Terminación de las obras geotécnicas iniciadas por el INVIAS.

Igualmente, se estableció que el nivel de servicio durante la ejecución de la etapa de operación se ajustaría al Reglamento para la Operación de las Carreteras Concesionadas anexo a EL CONTRATO y, en ese sentido, se obligaba a mantener el Proyecto con un nivel de servicio que alcance una calificación mínima de 4.0 puntos para el alcance físico inicial del contrato, incluidas las adiciones anteriores y de 4.5 puntos para las obras de la segunda calzada.

Por último, como tema relevante se tiene que el plazo de la concesión fue ampliado hasta el año 2023 o hasta que el contratista obtuviera el ingreso real.

3) Interrogatorio de parte y recepción de testimonios

En la audiencia de pruebas llevada a cabo los días 17 de enero y 16 de mayo de 2023, se recibió el **interrogatorio de parte de la señora Derlys Yurley Ruiz** Torres, quien manifestó lo siguiente:

- Era la hija mayor del señor Tobías Ruiz.
- Para la fecha de los hechos vivía sola en acacias – Meta y su señor padre vivía solo en Cáqueza – Cundinamarca y su método de subsistencia era la venta de víveres en la vía que de Bogotá conduce a Villavicencio.

- Su señor padre se transportada diariamente en un vehículo (colectivo) del lugar de residencia hasta la vía en donde vendía los productos como gaseosas o paquetes y cuando andaba en bicicleta era por gusto propio.
- Los ingresos de su padre provenían de la venta víveres en la vía; para la fecha de los hechos, sus ingresos eran de aproximadamente \$1.500.000; pero no cotizaba a salud y pensión.
- Todos los días teníamos comunicación, en donde le comentaba lo que había transcurrido en el día.
- Los trayectos que su señor padre realizaba por hobby en bicicleta hasta Guayabetal a un río que quedaba en dicha zona o a veces hasta Acacias. Siempre utilizaba la misma vía. Se colocaba su chaleco anti reflectivo amarillo y su casco.
- Para la fecha del accidente no se encontraba con el señor Tobías Ruiz, y su señor padre recorría normalmente la vía en donde sufrió el accidente.
- Era usual que los peatones y los ciclistas transitaran la vía. Y las personas debían portar sus elementos de protección, como casco y chaleco.

Testimonio de la Ingeniera Civil María Sánchez como empleada de COVIANDES aproximadamente desde hace 11 años y quien manifestó lo siguiente:

- Un falso túnel es una estructura longitudinal que se construyen en vías a cielo abierto y no atravesando una montaña, y tiene como objetivo contener la caída de rocas, y garantizar la seguridad de los usuarios del corredor vial.
- Para el año 2011, por un túnel falso ubicado en el kilómetro 64 del tramo No. 5 de la vía que de Bogotá conduce a Villavicencio, no era posible que una persona transitara en bicicleta, porque era peligroso para el usuario, toda vez que al ingresar al túnel falso existe un cambio de luz a la oscuridad, lo que no permite percibir los vehículos que se encuentran dentro del túnel. Dicha prohibición se describe en el Manual de Señalización Vial.
- Para la fecha del accidente no contaba con registro fotográfico sobre señalizaciones, pero según información suministrada por un colega Rafael Reyes, conoció que para la fecha del accidente la señalización de prohibición de conducción en bicicleta se encontraba debidamente instalada.
- La señal de prohibición de tránsito de bicicletas es la denominada SR22, como señal reglamentaria.
- La testigo compartió a la audiencia una imagen que corresponden a un registro fotográfico de inventario de señales viales verticales de Guayabetal para el año 2013, en donde se evidencia que para el mes de noviembre de la referida anualidad estaban instaladas señales de tránsito de prohibición para bicicletas.
- El paso o sendero peatonal de la vía donde ocurrió el accidente se encontraba contiguo al lado izquierdo por fuera del túnel falso de Villavicencio a Bogotá, pero dicho paso no estaba habilitado para bicicletas.
- El túnel medía aproximadamente 60 metros de longitud; y respecto de la iluminación del túnel es un tema que le corresponde al INVIAS, porque fue construido por dicha entidad.

2.5.2. De la acreditación del daño

Como se indicó precedentemente, doctrinariamente se ha entendido que el daño *"Es la lesión del derecho ajeno, consistente en el quebranto económico recibido, en la merma patrimonial sufrida por la víctima, a la vez que en el padecimiento moral que lo acongoja"*¹¹. Así mismo, el Consejo de Estado ha referido que el daño es: *"la afectación, vulneración o lesión a un interés legítimo y lícito."*¹²

¹¹ Derecho Civil obligaciones. Pág. 538

¹² Sentencia 14 de marzo de 2019 Exp 39325 Consejera Ponente María Adriana Marín.

En el caso *sub judice*, el daño alegado por la parte demandante se encuentra acreditado, pues conforme a los documentos allegados y en especial el Registro Civil de Defunción No. 05908835 se tiene certeza que señor Tobías Ruiz falleció el 18 de octubre de 2011 en el Municipio de Guayabetal en el Departamento de Cundinamarca.

Pero, si bien se estableció lo anterior, la comprobación de la existencia de daño no genera *per se* la responsabilidad del Estado, pues, además, debe estar suficientemente acreditado el nexo de causalidad, respecto de la acción u omisión de la entidad demandada, así como la antijuridicidad del daño, esto es, que la víctima no estaba obligada a soportarlo

2.5.3. Atribución o imputación del daño

La imputación del daño se predica cuando se encuentra demostrado el nexo de causalidad entre el actuar de la entidad demandada, bien sea por acción u omisión y el daño sufrido por la víctima. La imputación se analiza desde un doble aspecto: fáctico y jurídico.

La imputación fáctica se construye desde la perspectiva de la identificación de la causa adecuada¹³ del daño; teoría que lleva a establecer cuál fue la acción u omisión que concretó el daño por parte de la entidad demandada; o si, por el contrario, dicha concreción le es atribuible a la víctima, a un tercero o al azar. En tanto que la imputación jurídica tiene relación con la identificación del régimen jurídico aplicable; esto es, si el daño fue acusado por una falla del servicio, por la concreción de un riesgo o la realización de una actuación lícita del Estado que generó el rompimiento de la igualdad frente a las cargas públicas. Imputación que solo tiene razón de ser una vez se comprueba que la causa del daño es atribuible materialmente a la parte demandada.

En el sub-lite, la parte demandante atribuyó el daño a las entidades demandadas a título de falla del servicio, toda vez que el túnel falso ubicado en el kilómetro 64 de la vía que conduce de Bogotá a Villavicencio, no tenía ninguna señal de prohibición para el tránsito de bicicletas, así como sendero peatonal, medidas que, a su juicio, de haber existido, seguramente hubiesen evitado el fallecimiento del señor Tobías Ruiz.

Entonces, para establecer si en efecto el daño es atribuible como se indica en la demanda, se debe iniciar por abordar el análisis de las funciones asignadas a las entidades demandadas, para así determinar, si cada una de ellas ostenta la legitimación por pasiva frente a la generación o producción del daño alegado; y, de ser así, posteriormente, continuar con el análisis de la configuración de la falla del servicio endilgada.

1) De la legitimación en la causa por pasiva

Respecto del **Ministerio de Transporte**, de conformidad con el artículo 59 de la Ley 489 de 1998 y el Decreto 087 de enero de 2011, entre las funciones principales que le han sido asignadas,¹⁴

¹³ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Sentencia de del 11 de septiembre de 1997; Sentencia Sección Tercera del 8 de marzo del 2007. Expediente 27434. CP. Mauricio Fajardo.

¹⁴ **ARTÍCULO 2º. Funciones.** *Corresponde al Ministerio de Transporte cumplir, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes:* 2.1. Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país. 2.2. Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia. 2.3. Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional. 2.4. Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo. 2.5. Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte. 2.6. Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte. 2.7. Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura. 2.8. Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto. 2.9. Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario. 2.10. Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados. 2.11. Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades ejecutoras, las entidades territoriales y la

está la de formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y la infraestructura según los ámbitos de su competencia. Por su parte, en lo que hace al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, según el Decreto 2056 de 2003 vigente para la época de los hechos, tenía asignada *“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.”*

Así mismo, se tiene 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. De manera particular, en el artículo 3 de la norma se establece el carácter de servicio público del transporte y que está *“bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.”*

De manera precisa, en el artículo 16 ibidem se estableció la infraestructura de transporte a cargo de los Departamentos, así:

“ARTÍCULO 16.- *Hacen parte de la infraestructura Departamental de Transporte, las vías que hoy son de propiedad de los Departamentos; las que son hoy 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 esta Ley, les traspase mediante convenio a los departamentos, al igual que aquellas que en el futuro sean departamentales, las que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red Nacional; al igual que los puertos y muelles fluviales y los aeropuertos, en la medida que sean de su propiedad o que le sean transferidos.*

Para el cumplimiento del programa de transferencia de las vías de la Nación a los Departamentos, el Ministerio de Transporte elaborará un plan gradual de transferencia de vías, de tecnología y de recursos económicos, apropiados por el Fondo de Cofinanciación de Vías creado por esta Ley, de tal forma que ello les permita una eficaz administración, conservación y rehabilitación de las carreteras que reciban.

La Nación no podrá entregar responsabilidades sin la definición, apropiación o giro de los recursos necesarios. Mientras se hace la entrega, la responsabilidad del mantenimiento la tendrá la Nación. Los Departamentos y los Distritos podrán limitar el monto en mantenimiento de estas carreras, a los recursos que para tal fin reciban del citado Fondo.

Los Departamentos al recibir las carreteras de la Nación, se obligan también a recibir los contratos con las Asociaciones de Trabajadores que tienen cooperativas o precooperativas para el mantenimiento vial.

PARÁGRAFO 1.- *Harán parte parcialmente, de la infraestructura departamental de transporte los puertos marítimos y los aeropuertos de acuerdo con la participación que tengan en las sociedades portuarias o aeroportuarias regionales.*

PARÁGRAFO 2.- *En los casos en que se acometa la construcción de una variante de una carretera Nacional, su alterna podrá pasar a la infraestructura departamental si reúne las características de esta, a juicio del Ministerio de Transporte.*

Dirección General Marítima, Dimar.2.12. Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.2.13. Diseñar, coordinar y participar en programas de investigación y desarrollo científico, tecnológico y administrativo en las áreas de su competencia.2.14. Impulsar en coordinación con los Ministerios competentes las negociaciones internacionales relacionadas con las materias de su competencia.2.15. Orientar y coordinar conforme a lo establecido en el presente decreto y en las disposiciones vigentes, a las entidades adscritas y ejercer el control de tutela sobre las mismas.2.16. Coordinar el Consejo Consultivo de Transporte y el Comité de Coordinación Permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dimar.2.17. Participar en los asuntos de su competencia, en las acciones orientadas por el Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres.

PARÁGRAFO 3.- Los Departamentos y los Distritos podrán acceder en forma directa al Fondo de Cofinanciación de Vías. Los Municipios para el cofinanciamiento de las Vías Vecinales accederán a través del Departamento correspondiente.

Los Municipios y los Distritos podrán acceder en forma directa al Fondo de Cofinanciación para la Infraestructura Urbana."

Conforme a lo referido, en lo que concierne al Ministerio de Transporte, este Despacho considera que, de conformidad con sus funciones, ninguna conllevaría a la intervención directa o material de las vías del país, tendiente a construirlas o mantenerlas en óptimo estado para beneficio de toda la ciudadanía. En ese orden de ideas, se encuentra acreditada su falta de legitimación material respecto al daño alegado en la demanda.

Por otro lado, en lo referente al **Instituto Nacional de Vías – INVIAS**, si bien en la normatividad citada se observa que tiene deberes u obligaciones respecto del servicio público de transporte en cuanto a la construcción directa y al mantenimiento de las vías nacionales, en el caso sub judice, se encuentra acreditada su falta de legitimación por pasiva, pues, según los hechos referidos en acápites anteriores, la vía en donde el señor Tobías Ruiz perdió su vida el 18 de octubre de 2011, si bien es catalogada una vía nacional la cual sería de competencia de la entidad demandada, para dicha fecha había sido entregada al Instituto Nacional de Concesiones – INCO (hoy Agencia Nacional de Infraestructura) con ocasión de la cesión del Contrato No. 444 de 1994 suscrito con la Concesionaria Vial de los Andes – COVIANDES, y quien para dicho momento según las funciones determinadas en el artículo tercero del Decreto 1800 de 2003 debía *"3.18 Ejercer las potestades y realizar las acciones y actividades necesarias para garantizar la oportuna e idónea ejecución de los contratos a su cargo y para proteger el interés público, de conformidad con la ley. 3.19 Supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos a su cargo."*

Quiere esto decir que, para la fecha de los hechos, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS ya no tenía obligación respecto del seguimiento, vigilancia y supervisión del cumplimiento del objeto del contrato No. 444 de 1994, el cual había sido constituido para la realización de los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación, de construcción, la operación y el mantenimiento del sector Santafé de Bogotá – Cáqueza- K55+000 y el mantenimiento y operación del sector km 55+000- Villavicencio." Documento que además había sido modificado y adicionado, entre otros, con el objetivo de que realizaran obras de alistamiento y continuara con la operación y mantenimiento de los tramos 4 y 5 correspondientes al Puente Real (PR 25+500)- Puente Téllez (PR38+300), Puente Téllez (PR 38+300) – Caño Seco (PR70+600) de la carretera Bogotá – Villavicencio.

En consecuencia, no existe duda que para la fecha de los hechos objeto del presente litigio, la Agencia Nacional de Infraestructura como entidad contratante respecto de la Concesión No. 444 de 1994, dadas las funciones establecidas en el artículo 4 del Decreto 4165 de 2011, (como por ejemplo la de *"ejercer las potestades y realizar las acciones y actividades necesarias para garantizar la oportuna e idónea ejecución de los contratos."*), y la Sociedad Concesionada, tenían a su cargo la operación y mantenimiento del Tramo No. 05 de la vía que de Bogotá conduce a Villavicencio y dentro del cual ocurrió el daño alegado en la demanda. Conforme a lo referido, queda claro que tanto la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI como la Concesión Vial de los Andes – COVIANDES, se encuentran legitimadas por pasiva, debido a la relación contractual vigente para la fecha de los hechos y a su incidencia directa en la vía en donde se produjo el daño alegado en la demanda.

2) De la falla del servicio como causa del daño

Superado lo dicho precedentemente, se procede a establecer si la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y la Concesión Vial de los Andes – COVIANDES son responsables a título de falla del servicio por el fallecimiento del señor Tobías Ruiz el 18 de octubre de 2011.

En cuanto a la falla del servicio, es preciso recordar que el Consejo de Estado ha indicado que se *"genera responsabilidad cuando se acredita la extralimitación de funciones, retardo en el cumplimiento de obligaciones, defectuoso cumplimiento o incumplimiento de obligaciones, u omisión o inactividad de la administración pública, es decir, cualquier irregularidad de la administración que ocasione un daño imputable al Estado"*.¹⁵

Conforme a lo anterior, se tiene que la parte demandante atribuye el daño a la omisión respecto de la instalación de señales de prohibición sobre el tránsito de bicicletas, a la falta de iluminación artificial del túnel falso en donde ocurrió el accidente, así como de habilitación de sendero peatonal para que las personas pudieran atravesar la vía sin exponerse a ningún riesgo. Para el efecto, se señalará en primer lugar los hechos que fueron debidamente acreditados, así:

-Según lo expuesto por la señora Derlys Yurley Ruiz Torres se conoció que el señor Tobías Ruiz transitaba de manera habitual en bicicleta por la vía Bogotá – Villavicencio – Bogotá toda vez que, la visitaba frecuentemente en su lugar de residencia (Acacias- Meta) y porque le gustaba recrearse en el río Guayabetal.

- Según el reporte de la autoridad de tránsito, el señor Tobías Ruiz, el 18 de octubre de 2011, aproximadamente a las 13:00 horas, transitaba en bicicleta sobre el kilómetro 64 de la vía Villavicencio – Bogotá, e ingresó al túnel falso de dicha zona, lugar donde sufrió el accidente de tránsito que le produjo su muerte.
- Así mismo, se tiene que el señor Ruiz para la fecha y hora indicada no portaba ningún elemento de protección como casco o chaleco reflectivo, como quedó indicado en el referido reporte de tránsito, así como en el informe de levantamiento del cadáver realizado por la Policía Judicial en donde fueron detallados los elementos que portaba.
- En lo que concierne a la estructura física externa del túnel falso, se evidenció que a un costado se encontraba un camino o sendero peatonal conformado por escaleras, el cual según lo manifestado por la Ingeniera civil María Sánchez solo era para el tránsito de personas, no de bicicletas o semovientes. Así mismo, se denota que en la parte interna existían objetos reflectivos incrustados en sus paredes, como una especie de parales con tableros reflectivos.
- Para la fecha de los hechos en la demanda, con lo descrito en el informe de policía de tránsito y judicial, así como con el reporte de accidente de COVIANDES, se corroboró que la señal de tránsito de prevención que se encontraba instalada al ingreso del túnel falso solo correspondía a la de "Zona de derrumbe". Ya para los años 2012 y 2013, fue dispuesta otra clase de señales de prohibición o reglamentarias al ingreso del túnel, como son: tránsito de peatones, semovientes, bicicletas y carruajes, así como la prohibición de adelantar y la señal informativa sobre la existencia de un sendero peatonal.

Así las cosas, se observa que tanto el señor Tobías Ruiz como la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y la Concesión Vial de los Andes – COVIANDES, incurrieron en omisiones significativas y que contribuyeron de manera concausal en la producción del daño. El primero, por la falta de cumplimiento de las normas de tránsito relacionadas con el porte o uso de elementos de protección, debido la conducción de bicicleta, esto es, chaleco o chaquetas reflectivas de identificación siempre que la visibilidad sea escasa por donde transiten, y un casco de seguridad autorizado por el Ministerio de Transporte, como lo establece el artículo 94¹⁶ de la Ley 769 de 2002

¹⁵ Sentencia 28 de junio de 2019 (Rad. 45386), CP. Jaime Enrique Rodríguez Navas.

¹⁶ "ARTÍCULO 94. 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.

Ahora bien, en cuanto a la parte demandada, se denota que la Concesión Vial referida al momento del accidente, fecha para la cual ya tenía bajo su operación y mantenimiento la vía, no dispuso de las señales reglamentarias o prohibitivas para el tránsito de bicicletas (SR-22) por el túnel falso, como era su deber, según lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial del año 2004 [capítulo dos sobre señales de prohibición verticales]¹⁷, adoptada por el Ministerio de Transporte mediante Resolución No. 1050 de 2004, toda vez que la vía donde estaba ubicado el túnel era una vía rápida, en la que podían ocurrir accidentes porque generaba riesgos para el tránsito de peatones, bicicletas o semovientes, tal como fue señalado por la Ingeniera Maria Sanchez.

Sobre el cumplimiento de dichas normas, es importante señalar que no solo es de obligatorio cumplimiento a partir de su publicación, sino que, además, COVIANDES conforme a la suscripción del Acta No. 49 modificatoria del Contrato de Concesión No. 444 de 1994, se comprometió de manera expresa a aplicar lo dispuesto en dicho Manual respecto de los tramos 4 y 5, entregados en su momento por el Instituto Nacional de Concesiones y del cual hace parte el lugar en donde ocurrieron los hechos indicados en la demanda.

En lo que concierne a la Agencia Nacional de Infraestructura, también contribuyó de manera omisiva en la causación del daño, en tanto dentro del proceso no quedó demostrado que haya realizado actividades de seguimiento de forma directa o por intermedio del interventor del contrato, para haber advertido del incumplimiento de normas técnicas de señalización vial al ingreso del túnel falso del kilometro 64 de la vía Villavicencio – Bogotá por parte de COVIANDES, como era su deber, no solo en virtud de lo establecido en el contrato, sino además de lo estipulado en los numerales 1, 4, 5 y 8 del artículo 4 de la ley 80 de 1993¹⁸. Aunado a lo anterior, dicha entidad también omitió cumplir con varias de sus funciones frente al contrato referido, como las establecidas en los numerales 3.18 y 3.19 del artículo 3 del Decreto 1800 de 2003, que hacen alusión a la realización de acciones para garantizar la oportuna ejecución de los contratos a su cargo y supervisar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos. En definitiva, dentro del proceso no hay prueba alguna que indique que la ANI haya realizado las acciones pertinentes en las que le haya hecho seguimiento a la Sociedad Concesionaria para exigirle el

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

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

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

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

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

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

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

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

La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo."

¹⁷ file:///D:/Andres/Downloads/Capitulo2_SENALES_VERTICALES%20(1).pdf. Consultado el 13 de septiembre de 2023.

¹⁸ **ARTÍCULO 4o.** Para la consecución de los fines de que trata el artículo anterior, las entidades estatales:

1o. Exigirán del contratista la ejecución idónea y oportuna del objeto contratado. Igual exigencia podrán hacer al garante...

4o. Adelantarán revisiones periódicas de las obras ejecutadas, servicios prestados o bienes suministrados, para verificar que ellos cumplan con las condiciones de calidad ofrecidas por los contratistas, y promoverán las acciones de responsabilidad contra éstos y sus garantes cuando dichas condiciones no se cumplan.

Las revisiones periódicas a que se refiere el presente numeral deberán llevarse a cabo por lo menos una vez cada seis (6) meses durante el término de vigencia de las garantías.

5o. Exigirán que la calidad de los bienes y servicios adquiridos por las entidades estatales se ajuste a los requisitos mínimos previstos en las normas técnicas obligatorias, sin perjuicio de la facultad de exigir que tales bienes o servicios cumplan con las normas técnicas colombianas o, en su defecto, con normas internacionales elaboradas por organismos reconocidos a nivel mundial o con normas extranjeras aceptadas en los acuerdos internacionales suscritos por Colombia...

8o. <Aparte tachado derogado por el artículo 32 de la Ley 1150 de 2007> Adoptarán las medidas necesarias para mantener durante el desarrollo y ejecución del contrato las condiciones técnicas, económicas y financieras existentes al momento de proponer en los casos en que se hubiere realizado licitación **o concurso**, o de contratar en los casos de contratación directa. Para ello utilizarán los mecanismos de ajuste y revisión de precios, acudirán a los procedimientos de revisión y corrección de tales mecanismos si fracasan los supuestos o hipótesis para la ejecución y pactarán intereses moratorios."

cumplimiento de las obligaciones contractuales pactadas, particularmente en lo referente a la señalización del tramo No. 05 de manera previa a la fecha de los hechos referidos en la demanda.

Ahora, cabe recordar que tanto la Agencia Nacional de Infraestructura como la Concesión Vial COVIANDES señalaron que en los hechos ocurridos se había configurado la causal excluyente de responsabilidad de culpa exclusiva de la víctima, por cuanto el señor Tobías Ruiz al transitar por un túnel falso y sin ningún objeto de protección, como chaleco reflectivo y casco, desconoció lo establecido en Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito. Sobre el particular, debe hacerse alusión a la causal de exoneración referida, bajo el criterio establecido por el Consejo de Estado, así:

"...conviene recordar que, al igual que acontece con las demás eximentes de responsabilidad -fuerza mayor, caso fortuito, hecho exclusivo y determinante de la víctima y/o de un tercero-, tres son los elementos cuya concurrencia tradicionalmente se ha señalado como necesaria para que sea procedente admitir su configuración: (i) su irresistibilidad; (ii) su imprevisibilidad y (iii) su exterioridad respecto del demandado. Por otra parte, a efectos de que operen las citadas eximentes de responsabilidad, es necesario aclarar, en cada caso concreto, si el proceder -activo u omisivo- de la víctima o un tercero tuvo, o no, injerencia y en qué medida, en la producción del daño.

En ese orden de ideas, resulta dable concluir que para que el hecho de la víctima tenga plenos efectos liberadores de la responsabilidad estatal, resulta necesario que la conducta desplegada por ella sea tanto el origen del daño, como la raíz determinante del mismo, es decir, que se trate de la causa adecuada y excluyente, 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 del tercero.¹⁹

En el caso concreto, efectivamente quedó demostrado que el señor Ruiz el 18 de octubre de 2011 inobservó los deberes que debían cumplir las personas que se movilizaban en bicicleta por el trayecto del túnel falso en lo relacionado con el porte de objetos de protección para mitigar los efectos de un accidente. Tal aserto fue corroborado por su hija Derlys Yurley Ruiz Torres, quien afirmó que su padre sí conocía de tales deberes, pero que en ese momento no portaba tales elementos. Tal omisión que, aunque podría ser previsible para las entidades demandadas, en ese momento se tornó irresistible. Además, no puede perderse de vista que la decisión de conducir sin los elementos de protección contribuyó de manera determinante en su fallecimiento, por cuanto si bien no se conocen las circunstancias específicas del accidente de tránsito generado dentro del túnel, lo cierto es que portar un chaleco reflector, su visibilidad hubiese generado una alerta para los demás actores viales. Además, llevar puesto un casco que cumpliera con los criterios técnicos de seguridad, hubiese muy probablemente mitigado las lesiones que terminó recibiendo. No obstante, es preciso señalar que la contravención atribuida a la víctima no tiene la capacidad de liberar de responsabilidad a la Agencia Nacional de Infraestructura y a la Concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A., pues dicha situación no fue la causa exclusiva del daño, aunque efectivamente si contribuyó en su producción.

En definitiva, ha quedado claro que la conducta de la víctima directa y la omisión de la parte pasiva señalada concurrieron de manera directa como causa directa del daño. Para aquella, por no portar los elementos de protección establecidos para los actores viales en bicicleta, lo cual constituye una contravención, según las normas de tránsito. Y para ésta, por la omisión de colocar las señales de prohibición de transitar por el túnel falso en bicicleta para advertir sobre los peligros de realizar tal actividad dentro del túnel, tal como estaba contemplado en el Manual de Señalización de Vías. Deber que, si bien para el año 2004 había sido adoptado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución No. 1050, era de conocimiento específico y requería de una

¹⁹ Consejo de Estado, Sección Tercera del 22 de noviembre de 2021. Rad. 56684. C.P. José Roberto Sáchica Méndez. Ver otras sentencias similares: 26 de marzo de 2008. Exp. 16.530; 9 de junio de 2010. Exp. 18.596, y del 2 de mayo de 2011, expediente 24.972.

interpretación técnica, con el objetivo de establecer que dicha restricción debía instalarse a la entrada del túnel referido, debido las condiciones de movilidad de la vía.

Como quiera que en el *sub judice* quedó demostrado que el daño ocurrió por una sumatoria de causas debido a las omisiones de las partes, se concluye que operó la figura de la concausalidad, tal como establece el artículo 2357²⁰ del Código Civil, lo que conlleva a una reducción del 50% del quantum indemnizatorio, en el evento en que los perjuicios se encuentren acreditados, como lo ha reiterado la jurisprudencia del Consejo de Estado:

*"Sobre el tema de la concausa, esta Corporación ha sostenido que el comportamiento de la víctima habilita al juzgador para reducir el quantum indemnizatorio (artículo 2357 del Código Civil) en la medida en que la misma hubiere dado lugar al daño; es decir, cuando la conducta de los perjudicados participa de manera cierta y eficaz en el desenlace del resultado. Tratándose de la responsabilidad patrimonial del Estado, una vez configurados los elementos estructurales –daño antijurídico, factor de imputación y nexo causal–, la conducta del perjudicado solamente puede tener relevancia como factor de aminoración del quantum indemnizatorio, a condición de que su comportamiento adquiera las notas características para configurar una co-causación del daño."*²¹

De otra parte, en lo que concierne a la causal eximente de responsabilidad del hecho de un tercero²², propuesta por las entidades demandada, dado que el fallecimiento del señor Tobías Ruiz fue generado por un vehículo automotor que transitaba por el túnel falso, tal argumento defensivo no está llamado a prosperar. En efecto, si bien en el reporte del accidente, elaborado por la Policía de Tránsito, quedó registrado que en las lesiones que sufrió el señor Ruiz estuvo involucrado un vehículo que lo impactó, dentro del proceso no quedaron acreditadas las circunstancias en que dicho evento ocurrió y si la actuación de la persona que realizaba la actividad fue adecuada y determinante en la producción del daño. Además, no puede perderse de vista que en este proceso no se encuentra vinculado como sujeto pasivo de la litis la persona que conducía el citado vehículo y/o su propietario si fuera el caso. Circunstancia procesal que le impide a este juzgador pronunciarse sobre su participación en los hechos expuestos en la demanda, con miras a establecer su responsabilidad.

En conclusión, la causa adecuada del daño corresponde de manera cierta y eficiente a la actuación imprudente tanto de la víctima como a la omisión de la Concesión Vial de los Andes – COVIANDES de instalar la señalización vial necesaria durante la etapa de operación del Tramo No. 05 de la vía Bogotá - Villavicencio, actividad que debía ser supervisada o monitoreada por la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, en atención al contrato de Concesión No. 444 de 1994 y a lo establecido en la Ley 80 de 1993 por el cual se regía el referido contrato.

En consecuencia, dado que fue probada la falla del servicio, la muerte del señor Tibia Ruiz le es imputable jurídicamente a tales entidades y, en esa medida, se declarará su responsabilidad administrativa y patrimonial. Empero, teniendo en cuenta, como fue indicado en párrafos

²⁰ "Artículo 2357: La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente."

²¹ Consejo de Estado - Sección Tercera, sentencia del 7 de abril del 2011 Rad. 19256. En la misma línea se encuentra la sentencia de 13 de septiembre de 1999, exp. 14.859; sentencia del 1 de julio de 2015. Exp. 30385 y la sentencia del 31 de mayo de 2021. Exp. 56759, entre otras.

²² Consejo de Estado, Sección Tercera del 16 de agosto de 2018. Exp. 42676. C.P. María Adriana Marín. "...En ese orden de ideas, resulta dable concluir que para que el hecho de un tercero tenga plenos efectos liberadores de la responsabilidad estatal, resulta necesario que la conducta desplegada por el tercero 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. Las conclusiones a las que se arribó en la presente causa, permiten concluir que no acaeció –o no se probó– un eximente de responsabilidad patrimonial derivado del hecho de un tercero, pues, se reitera, no se tiene certeza de quién la persona que impactó a la demandante, por lo que no pueda llegar a entenderse que el actuar de los delincuentes hubiera sido la causa del daño". Ver otras sentencias en igual sentido: 26 de marzo de 2008, exp. 16.530 y del 9 de junio de 2010, exp. 18.596, ambas con ponencia del consejero, Mauricio Fajardo Gómez.

precedentes, que al existir una con-causalidad entre las omisiones concretadas por la parte demandada y la víctima respecto del daño alegado en la demanda, la indemnización solicitada será reducida en un 50%, en el evento en que sean acreditados los perjuicios solicitados.

2.5.4. Sobre los llamados en garantía

Al respecto, es preciso señalar que la Concesión Vial de los Andes S.A.S. se encuentra vinculada al proceso como sujeto pasivo en calidad de demandada y de llamada en garantía por la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, en virtud del Contrato de Concesión No. 444 de 1994. Por otra parte, la ANI también llamó en garantía a Zurich Seguros en virtud de la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual No. 000701155413. En tal virtud, el Despacho procede a establecer si en el evento en que sean demostrados los perjuicios solicitados, el pago debe hacerse efectivo al llamado en garantía Concesión Vial de los Andes S.A.S. o a la Aseguradora Zúrich.

El instituto procesal del llamamiento en garantía está contemplado en el artículo 64 del Código General del Proceso, así:

Artículo 64. *Quien afirme tener derecho legal o contractual a exigir de otro la indemnización del perjuicio que llegare a sufrir o el reembolso total o parcial del pago que tuviere que hacer como resultado de la sentencia que se dicte en el proceso que promueva o se le promueva, o quien de acuerdo con la ley sustancial tenga derecho al saneamiento por evicción, podrá pedir, en la demanda o dentro del término para contestarla, que en el mismo proceso se resuelva sobre tal relación.*

Igualmente, respecto de dicha figura, el Consejo de Estado de vieja data ha indicado “Se trata entonces, de eventos en los cuales existe una relación de garantía previa entre el demandado-llamante y el llamado en garantía, proveniente de un contrato o de una disposición legal que la establece y en virtud de la cual el primero está facultado para exigirle al segundo el pago de una indemnización o el reembolso de una condena impuesta a aquel; y que le permite, por lo tanto, hacerlo comparecer al proceso en el cual el llamante ha sido demandado, para que en el mismo se juzgue la pertinencia de su reclamación frente al llamado en garantía.”²³ Tal posición jurisprudencial fue reiterada en una reciente decisión, en la que indicó que el llamamiento en garantía “consiste en la posibilidad de que la parte demandada traiga a juicio a un sujeto ajeno a la relación litigiosa con fundamento en un vínculo legal o contractual con el fin de que asuma total o parcialmente el reembolso que aquél tenga que hacer por motivo de la condena que se imponga en su contra.”²⁴

Pues bien, dentro del proceso quedó acreditado que en la estipulación vigesimoquinta²⁵ del contrato de Concesión No. 444 de 1994 se pactó la cláusula de indemnidad a cargo de la Concesión Vial de los Andes S.A.S., la cual le obliga a responder por los perjuicios ocasionados a terceros durante el término de ejecución del contrato. A su vez, se observa que efectivamente el Instituto Nacional de Concesiones (hoy Agencia Nacional de Infraestructura – ANI) suscribió con Zúrich Seguros una Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual con el número 000701155413, la cual tenía vigencia del 7 de octubre al 19 de diciembre de 2011 y cubría lesiones

²³ Consejo de Estado, Sección Primera Sentencia del 30 de julio de 2012, Exp. 05001-23-31-000-2003-02968-01

²⁴ Consejo de Estado, Sección Tercera Sentencia del 23 de abril de 2021, exp. 52185.

²⁵ “CLÁUSULA VIGÉSIMO QUINTA: Desde la suscripción del Acta de Iniciación de la construcción hasta la entrega final del proyecto, al término de contrato, el CONCESIONARIO asume entera responsabilidad por su cuidado... dentro del mismo termino, la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del proyecto son obligaciones a cargo del CONCESIONARIO quien será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS por falta de señalización o por deficiencia en ella, por su negligencia o culpa grave debidamente comprobadas. La señalización temporal durante la etapa de construcción para la prevención de riesgos de los usuarios y personal que trabaja en las obras y la señalización informativa y preventiva del proyecto durante la etapa de operación debe cumplir con las estipulaciones especificaciones del manual sobre dispositivos para el control de tránsito en calles y carreteras y de las resoluciones vigentes para la materia expedidas por el ministerio de transporte. Parágrafo primero: nivel de servicio durante la etapa de operación. Durante la ejecución de la etapa de operación el funcionamiento del proyecto se ajustará a lo establecido en el reglamento para la operación de carreteras concesionadas capítulo tercero el pliego de condiciones. El concesionario se obliga a mantener el proyecto con un nivel de servicio que alcanza una calificación mínima de 4 puntos conforme a las normas de mantenimiento para carreteras concesionadas que forman parte del pliego de condiciones las revisiones se efectuarán cada cuatro meses.”

o muerte a personas y/o destrucción o pérdida de bienes, causados durante el giro normal de sus actividades (Doc. 38 expediente digital).

Según lo anterior, se evidencia que el Instituto Nacional de Concesiones (hoy ANI) para el momento de los hechos tenía doblemente asegurados los daños que se llegaron a causar a una persona por el curso normal de sus actividades contractuales, lo que le permitía solicitar, en el caso de una condena en su contra, el pago de una indemnización a cada una de ellas dado que el riesgo asegurado tiene una causa jurídica distinta. Sin embargo, en el caso concreto, el daño demostrado se causó en una vía que se encontraba concesionada, razón por lo cual el riesgo fue trasladado al contratista, quien aceptó la cláusula de indemnidad a favor de la entidad. Por tal razón, como se acreditó la falla de la entidad por lo cual fue declarada responsable, pero como ello ocurrió en definitiva por el incumplimiento de las obligaciones contractuales de la Concesionaria, y como el riesgo fue trasladado en virtud de la cláusula de indemnidad, tal Concesionaria deberá asumir la parte de la condena que le corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

2.6. DE LA REPARACIÓN DEL DAÑO

La parte demandante solicitó el reconocimiento de perjuicios de orden material y moral, subjetivos y objetivados, actuales y futuros, los cuales se estiman como mínimo en la suma de Trescientos Setenta (370) Salarios Mínimos Legales Vigentes.

2.6.1. De los perjuicios materiales

1) Lucro cesante:

La parte actora por concepto de lucro cesante consolidado solicitó la suma de \$159.600.000 por concepto de ingresos dejados de percibir por el fallecimiento de su señor padre.

Al respecto, si bien dentro del proceso quedó acreditado que la demandante Derlyz Yerley Ruiz Torres es hija del señor Tobías Ruiz, según el certificado de registro civil visto a folio 25, también lo es que no fue allegada ninguna prueba que demuestre la dependencia económica de su padre o que le hacía algún aporte económico de manera permanente para su subsistencia para la época de los hechos descritos en la demanda. Por el contrario, conforme al testimonio rendido en la audiencia de pruebas, quedó demostrado que su lugar de residencia era diferentes al de su señor padre y que, para la época de los hechos ya tenía 26 años, edad suficiente para ser considerada una persona independiente, máxime que no indicó que sufriera algún tipo de discapacidad que le impidiera generar ingreso económico por sus propios medios. En consecuencia, el perjuicio solicitado será denegado.

2) Daño emergente

La señora Derlyz Yurley Ruiz Torres solicitó el reconocimiento de \$150.000 correspondiente al monto o valor de la bicicleta que transitaba por su señor padre.

Sobre dicha clase de perjuicio, el artículo 1614 del Código Civil establece: *"Entiéndese por daño emergente el perjuicio o la pérdida que proviene de no haberse cumplido la obligación o de haberse cumplido imperfectamente, o de haberse retardado su cumplimiento."*

Descendiendo al caso concreto, dentro del expediente no existe prueba a través de la cual se establezca que la bicicleta en la que se movilizaba el señor Tobías Ruiz fuera de su propiedad o de propiedad de la accionante. En consecuencia, al no existir certeza de que el referido bien era de su propiedad o de su padre, no se puede inferir que tal hecho hubiese afectado su patrimonio económico. Por tanto, se negará el reconocimiento del perjuicio solicitado.

2.6.2. De los perjuicios inmateriales

En la demanda se solicitó el reconocimiento de \$58.950.000 SMLMV por concepto de daño moral en atención al dolor, angustia e impactos psicológicos sufridos por el fallecimiento de su señor padre Tobías Ruiz.

La Sección Tercera del Consejo de Estado mediante documento del 28 de agosto del 2014, estableció de manera objetiva los criterios para reconocer el daño moral en caso de muerte, así:

REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE REGLA GENERAL					
	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	NIVEL 4	NIVEL 5
	Relaciones afectivas conyugales y paterno filiales	Relación afectiva del 2° de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos)	Relación afectiva del 3° de consanguinidad o civil	Relación afectiva del 4° de consanguinidad o civil	Relaciones afectivas no familiares - terceros damnificados
Porcentaje	100%	50%	35%	25%	15%
Equivalencia en salarios mínimos	100	50	35	25	15

Así mismo, se indicó en dicha providencia que los familiares entre el primer y segundo grado de consanguinidad solo les bastaba acreditar el vínculo, por cuanto se infería su afectación moral por el fallecimiento de su familiar²⁶. Dicha decisión se fundamentó en lo siguiente: *a) que la experiencia humana y las relaciones sociales enseñan que entre los parientes existen vínculos de afecto y ayuda mutua y b) la importancia que tiene la familia como núcleo básico de la sociedad (artículo 42 de la Constitución Política).*²⁷

En el caso sub judice, de conformidad con lo expuesto y toda vez que quedó acreditado que la demandante es hija de Tobías Ruiz, se le reconocerá el perjuicio moral solicitado, pero reducido en un 50%, dada la participación de la víctima en la causación de su propio daño. En consecuencia, por daño moral le serán reconocidos 50 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

El pago del perjuicio reconocido será asumido por la Concesión Vial de los Andes S.A.S., en su totalidad en virtud de ser sujeto pasivo de la litis y llamado en garantía de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, como fue referido en párrafos precedentes.

3. COSTAS

En cuanto a la condena en costas, en aplicación del criterio objetivo valorativo señalado por el artículo 188 de la ley 1437 de 2011, en concordancia con el artículo 365 del Código General del Proceso, debe verificarse si hay lugar a condena en costas a la parte vencida.

Se habla de un criterio «objetivo» porque en toda sentencia se «dispondrá» sobre costas, es decir, se decidirá, bien sea para condenar total o parcialmente, o bien para abstenerse. Y es «valorativo» porque se requiere que en el expediente el juez revise si las mismas se causaron y en la medida de su comprobación, tal y como lo ordena el Código General del Proceso. En consideración a lo anterior, dado que no aparece acreditado, el Despacho se abstendrá de condenar en costas a la parte vencida.

²⁶ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 28 de agosto de 2014, exp. 50001231500019990032601 (31172), C.P. Olga Mélida Valle de la Oz.
²⁷ Sección Tercera, sentencia 26 de febrero de 2018. Exp. 36853. C.P. Danilo Rojas B.

En mérito de lo expuesto, el **Juzgado Treinta y Cinco (35) Administrativo del Circuito de Bogotá - Sección Tercera**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

RESUELVE

PRIMERO: DECLARAR probada la excepción de falta de legitimación por pasiva del Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, por las razones expuestas.

SEGUNDO: DECLARAR administrativa y patrimonialmente responsable al Instituto Nacional de Infraestructura – ANI y a la Concesión Vial de los Andes S.A.S., por su incidencia causal en el fallecimiento del señor Tobías Ruiz el 18 de octubre de 2011, de conformidad con las razones expuestas en la parte motiva.

TERCERO: CONDENAR a la Concesión Vial de los Andes S.A.S., en calidad de demandado y llamado en garantía del Instituto Nacional de Infraestructura – ANI a pagar Cincuenta (50) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes a la señora Derlys Yurley Ruiz Torres, por concepto de **daño moral**, según lo señalado.

CUARTO: NEGAR las demás pretensiones de la demanda, por lo señalado en la parte motiva.

QUINTO: NO CONDENAR en costas, conforme a lo indicado.

SEXTO: La condena impuesta deberá ser pagada dentro del término previsto en los artículos 192 y 195 de la Ley 1437 de 2011.

SÉPTIMO: Por Secretaría del Juzgado, procédase a la notificación de la sentencia en la forma dispuesta en el artículo 203 de la ley 1437 de 2011.

OCTAVO: Ejecutoriada esta providencia, por Secretaría, expídase copia auténtica del fallo en mención, una vez sea pagada la suma pertinente para dicho trámite.

DÉCIMO: Por Secretaría, **LIQUIDAR** los gastos del proceso y en caso de existir remanentes, entréguese a la parte interesada. **ARCHIVAR** el expediente, haciéndose las anotaciones del caso.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JOSÉ IGNACIO MANRIQUE NIÑO
JUEZ

GLQ

Firmado Por:
Jose Ignacio Manrique Niño

Juez
Juzgado Administrativo
035
Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica,
conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación: **b4395d8a9b4c5ffd8cce349bcb4aafef74e63eeff6751a91ad5c2277befa305a**

Documento generado en 02/10/2023 11:18:43 AM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>