|  |  |
| --- | --- |
| CIUDAD Y FECHA | **Bogotá D.C., veintiocho (28) septiembre de dos mil dieciocho (2018)** |
| REFERENCIA | **Expediente No. 11001333603420130029200** |
| DEMANDANTE | **JUVENAL DIAZ CARDONA Y OTROS** |
| DEMANDADO | **MINISTERIO DE TRASPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS INVIAS, AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI, ESGAMOLTD, INGENIEROS CONSTRUCOTRES Y CONCRETOS PREESFORZADO** |
| MEDIO DE CONTROL | **REPARACIÓN DIRECTA** |
| ASUNTO | **FALLO DE PRIMERA INSTANCIA** |

Agotado el trámite procesal sin que se observe causal de nulidad que invalide lo actuado, se procede a dictar sentencia en el proceso de **REPARACION DIRECTA** iniciado por JUVENAL DIAZ CARDONA, FANNY ESTER CARDONA BOYANO, JHOSER DAVID DIAZ CARDONA, JUVENAL DIAZ BELTRAN Y JOSE DE LA CONCEPCION CARDONA PEREZ en contra de la NACIÓN – EL MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS –INVIAS- AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA- ANI y las sociedades ESGAMO LTDA INGENIEROS CONSTRUCTORES, CONCRETOS PREESFORZADO DE CENTROAMERICA “COPRECA S.A” y SUBSUELOS S, A como integrantes de la unión temporal ESCC.

* 1. **ANTECEDENTES:**
  2. **La DEMANDA**
     1. **PRETENSIONES**

*“(…)* ***PRIMERA.*** *Que se declare patrimonialmente responsable por los perjuicios morales ocasionados a JUVENAL DIAZ CARDONA, FANNY ESTER CARDONA BOYANO, GERSON JAVIER DIAZ CARDONA, CAMILO ANDRES DIAZ CARDONA, JHOSER DAVID DIAZ CARDONA, JUVENAL DIAZ BELTRAN y JOSE DE LA CONCEPCION CARDONA PEREZ, por los hechos ocurridos el día 20 de julio del año 2011, a las entidades convocadas, NACION- MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS- INVIAS y la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI y la sociedades* ***i) ESGAMO LTD, INGENIEROS CONSTRUCTORES,*** *identificada con el Nit No 800019654-2, representada legalmente por el Señor JAIME MORENO JARA con domicilio en la Cra 7 No 156-80 oficina 901 Bogotá D.C. i****i) CONCRETOS PREESFORZADO DE CENTROAMERICA “COPRECA S.A”****, identificada con Nit No 900242834-9, representada legalmente por el Señor JESUS HERNANDEZ CAMPOLLO, con domicilio en la Calle 69 A No 4-88 Oficina 402 Bogotá D.C* ***iii) SUBSUELOS S.A,*** *identificada con Nit No 860015576-6, representada legalmente por el Señor EDGAR HERNAN TORRES RUIZ, con domicilio en la Diagonal 97 No 17-60 Oficina 502 Bogotá D.C.[[1]](#footnote-1) integrantes de la* ***UT “ESCC”***

***SEGUNDA.*** *Que como consecuencia de lo anterior las entidades convocadas MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS- INVIAS, AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI,* ***Las sociedades; i) ESGAMO LTD, INGENIEROS CONSTRUCTORES, ii) CONCRETOS PREESFORZADO DE CENTROAMERICA “COPRECA S.A” y iii) SUBSUELOS S.A****; reconozca liquide y cancele las siguientes sumas:*

***POR PERJUICIOS MORALES:***

* *La Suma de $58.950.000.oo al Señor JUVENAL DIAZ CARDONA.*
* *La Suma de $58.950.000.oo a la Señora FANNY ESTER CARDONA BOYANO.*
* *La Suma de $58.950.000.oo al joven, GERSON JAVIER DIAZ CARDONA.*
* *La Suma de $58.950.000.oo al joven, CAMILO ANDRES DIAZ CARDONA.*
* *La Suma de $58.950.000.oo al joven, JHOSER DAVID DIAZ CARDONA.*
* *La Suma de $58.950.000.oo al Señor JUVENAL DIAZ BELTRAN.*

***POR PERJUICIOS Al DAÑO A LA VIDA EN RELACION:***

* *La Suma de $58.950.000.oo al Señor JOSE DE LA CONCEPCION CARDONA PEREZ, por concepto de indemnización de daños Morales.*
* *La Suma de $58.950.000.oo al Señor JUVENAL DIAZ CARDONA, por concepto de indemnización por Daño a la Vida en Relación.*
* *La Suma de $58.950.000.oo a la Señora FANNY ESTER CARDONA BOYANO, por concepto de indemnización por Daño a la Vida en Relación.*
* *La Suma de $58.950.000.oo al joven, GERSON JAVIER DIAZ CARDONA, por concepto de indemnización por Daño a la Vida en relación.*
* *La Suma de $58.950.000.oo al joven, CAMILO ANDRES DIAZ CARDONA por concepto de indemnización por Daño a la vida en relación.*
* *La Suma de $58.950.000.oo al joven, JHOSER DAVID DIAZ CARDONA por concepto de indemnización por Daño a la vida en relación.*
* *La Suma de $58.950.000.oo al Señor JUVENAL DIAZ BELTRAN, por concepto de indemnización por Daño a la vida en relación.*
* *La Suma de $58.950.000.oo al Señor JOSE DE LA CONCEPCION CARDONA PEREZ, por concepto de indemnización por daño a la vida en relación.*

***POR PERJUICIOS A LA PERDIDA DE OPORTUNIDAD:***

* *La Suma de $58.950.000.oo al Señor JOSE DE LA CONCEPCION CARDONA PEREZ, por concepto de indemnización por perdida de oportunidad.*
* *La Suma de$58.950.000.oo al Señor JUVENAL DIAZ CARDONA, por concepto de indemnización por perdida de oportunidad.*
* *La Suma de $58.950.000.oo a la Señora FANNY ESTER CARDONA BOYANO, por concepto de indemnización por perdida de oportunidad.*
* *La Suma de $58.950.000.oo al joven, GERSON JAVIER DIAZ CARDONA, por concepto de indemnización por perdida de oportunidad.*
* *La Suma de $58.950.000.oo al joven, CAMILO ANDRES DIAZ CARDONA por concepto de indemnización por perdida de oportunidad.*
* *La Suma de $58.950.000.oo al joven, JHOSER DAVID DIAZ CARDONA por concepto de indemnización por perdida de oportunidad.*
* *La Suma de $58.950.000.oo al Señor JUVENAL DIAZ BELTRAN, por concepto de indemnización por perdida de oportunidad.*
* *La Suma de $58.950.000.oo al Señor JOSE DE LA CONCEPCION CARDONA PEREZ, por concepto de indemnización por perdida de oportunidad.*

***POR DAÑOS MATERIALES:***

*La suma de $78.257.859.oo, por concepto de lucro cesante consolidado a la fecha de presentación de esta solicitud. (…)*

* + 1. Los **HECHOS** sobre los cuales basa su petición son en síntesis los siguientes:
       1. El día **20 de julio de 2011**, siendo aproximadamente las 18:50 horas en la vía que va entre SARDINATA – CUCUTA NORTE DE SANTANDER, Kilómetro 16+726 Mt, el vehículo **tracto camión de placas SWA 317 de servicio público**, de propiedad de la sociedad OPERADORES LOGISTICOS DE TRANSPORTE DE CARGA OLT-LTD, sufrió accidente por volcamiento a causa de **escombros dejados en la vía por obras públicas de reparación** de la misma en la época señalada.
       2. El vehículo antes mencionado cubría la ruta **Cartagena – Tibú Norte de Santander**, cargando tubería para Ecopetrol, y era conducido por el señor **JUVENAL DÍAZ CARDONA** quien a su vez era acompañado por su hijo **KEVIN ALONSO DIAZ CARDONA**, persona esta que falleció como consecuencia del accidente por el volcamiento del vehículo, ya que parte de la tubería que se transportaba atravesó el cuerpo del joven produciéndole la muerte instantánea
       3. **El sitio donde ocurrió el accidente** del Tracto Camión con su respectivo Tráiler y la carga que se llevaba, **no se encontraba señalizado** teniendo en cuenta el Informe Policial de Accidente de Tránsito y el bosquejo topográfico –FPJ-16 realizado por el Patrullero JOHN MANUEL CONTRERAS MENDEZ con placa 119136 adscrito a la Seccional de Tránsito y Transporte de Norte de Santander, en el cual se puede observar que es una **curva demasiado cerrada y estrecha**, por lo cual era inevitable el volcamiento del vehículo, montándose el mismo sobre el escombro allí dejado por el personal encargado de llevar a cabo la obra pública en la época del accidente.
       4. Si analizamos detalladamente el **Informe Policial de Accidente de Tránsito No C-0907946**, diligenciado por el Patrullero JOHN MANUEL CONTRERAS MENDEZ, adscrito a la Seccional de Tránsito y Transporte de Norte de Santander se puede observar claramente lo siguiente: “(…) ***i)*** *En el numeral 7 que describe las características de las vías, se puede ver que el lugar del accidente es una pendiente con curva, de una sola calzada con doble sentido, de dos carriles, de asfalto, sin iluminación –mala y sin ningún tipo de señalización****. ii)*** *En el numeral 12 hipótesis vehículo No 1 código de causa 202 falla de frenos y 301 ausencia total o parcial de señales, esta defensa judicial, puede decir que* ***con respecto al código de causa 202 falla de frenos****, no se pudo establecer en el experticia técnico practicado a los restos del tracto camión de placas SWA 317, que el mismo tenia fallas en el sistema de frenos y mucho menos el patrullero que atendió el caso puede afirmar que el vehículo se quedó sin frenos ya que él no se encontraba en el lugar de los hechos al momento de suceder el accidente y solo se presentó con posterioridad para levantar el respectivo croquis, igualmente a pocos metros del volcamiento del Tracto Camión, quedaron marcada las huellas de las llantas del mencionado vehículo como prueba que el conductor logró frenar lo cual se puede demostrar con fotografías que se anexan, lo que sí pudo observar el patrullero contreras es que en el lugar de los hechos no había ningún tipo de señalización que diera aviso a los vehículos que transitaban por allí, según deja constancia en el mencionado informe como causal 301 ausencia total o parcial de señales, las cuales dieran aviso, que la vía estaba habilitada a un solo carril por los trabajos de perforación para un presunto ensanchamiento de la calzada esto se puede ver claramente en el bosquejo topográfico FPJ-16 donde el servidor de Policía Judicial que lo realiza, dibuja con una convención* ***“perforación a la vía”****, razón por la cual presuntamente se dejó parte de ese escombro en la vía,* ***iii)*** *se puede observar claramente la omisión de las entidades convocadas al no dar cumplimiento al Manual único de Señalización vial y más precisamente al capítulo IV que habla de la señalización de calles y carreteras afectadas por obras públicas, cabe resaltar que el mencionado manual fue diseñado y expedido por el mismo ministerio de transporte. (…)”*
       5. El Tracto Camión, remolcaba un **tráiler de marca ROMARCO, de dos troques con placa R 05991, de propiedad del Señor CARLOS MALDONADO ESCOBAR, el cual al momento del siniestro quedó a cargo del Señor RICARDO GARCIA**, **quien decía ser un supuesto Ingeniero civil** y que aprovechándose de la circunstancia terminó hurtando el mencionado Tráiler sin que hasta la fecha se tenga conocimiento de su paradero, razón por la cual el Señor CARLOS MALDONADO ESCOBAR, en condición de propietario del mismo, presenta denuncia penal en la Fiscalía Seccional de Cúcuta Norte de Santander contra el Señor RICARDO GARCIA, por el delito de Hurto Calificado
       6. Como consecuencia del volcamiento del tracto camión de placas SWA 317 de servicio público, además de causarle la muerte al joven KEVIN ALONSO DIAZ CARDONA, el señor **JUVENAL DIAZ CARDONA, salió expulsado del mencionado vehículo sufriendo traumas múltiples, en cabeza, tórax, herida de mano con desmembramiento de tejido de mano derecha**.
       7. El joven KEVIN ALONSO DIAZ CARDONA falleció de manera inmediata como consecuencia del volcamiento del tracto camión de placas SWA 317, de servicio público, ya que sufrió graves heridas, según informe pericial de Necropsia No 547206106106201180108, suscrito por el Médico Forense, JOSE CAICEDO, el cual dice: ***“SE ANALISA OCCISO CON TRAUMAS MULTIPLES CON ABUNDANTE SANGRE EN ESPACIO PLEURO PULMONARES Y CONTUSIONES PULMONARES, LO QUE LLEVA A LA CONCLUSION DE UN POSIBLE HEMOTORAX COMO CAUSA DE LA MUERTE”.***
       8. El señor JUVENAL DIAZ CARDONA llevaba laborando con el señor CARLOS EDUARDO MALDONADO ESCOBAR aproximadamente **6 años, desempeñando el cargo de conductor de los diferentes tracto camiones**, que tiene el señor MALDONADO, entre ellos para la época del accidente conducía el de placas SWA-317.
       9. El señor JUVENAL DIAZ CARDONA, como consecuencia de las lesiones sufridas por el volcamiento del vehículo de placas SWA 317, ha tenido inconvenientes para poder seguir laborando en su oficio como conductor ya que la mayor parte de las lesiones la sufrió en los brazos, antebrazo y muñecas, como se puede observar en la respectiva historia clínica y ha tenido que ser intervenido quirúrgicamente en varias ocasiones teniendo que implantarle una platina en el antebrazo por parálisis radial derecha por mano caída, (ver placa radiográfica), así mismo tiene fractura en el antebrazo izquierdo, (ver placa radiográfica) y a la fecha **no ha podido ser operado para implantarle una platina que le sostenga el antebrazo y la muñeca**, ya que el seguro SOAT, excedió su límite de cobertura y el Señor JUVENAL DIAZ CARDONA, no cuenta con los medios económicos para pagar la cirugía.
       10. El joven KEVIN ALONSO DIAZ CARDONA en muchas ocasiones ayudaba a su padre JUVENAL DIAZ CARDONA, como ayudante en los diferentes viajes que hacia su padre en el tracto camión de placas SWA 317, pero con tan mala suerte que para el día **20 de julio del año 2011**, muriera trágicamente a causas del accidente por el volcamiento del vehículo antes mencionado, como consecuencia del escombro de tierra dejado en la vía por la presunta reparación de la vía donde sucedieron los hechos.
       11. Por la omisión de las entidades demandadas, quienes tienen a su cargo, la **vigilancia, control, mantenimiento y construcción de la malla vial del país**, para que todos los ciudadanos viajen seguros, por esa simple omisión de **no instalar una adecuada señalización**, las entidades accionadas vulneraron por completo el manual único de señalización vial y aún más el capítulo IV de dicho manual, el cual habla de la señalización de calles y carreteras por afectación de obra pública, ya que la vía donde se dio el accidente no se encontraba debidamente señalizada en la demarcación sobre el asfalto ni señales verticales preventivas, ni señales luminosas, ni bandereros y paleteros que regularan el paso de vehículos a un solo carril por el escombro dejado en la vía, toda esa omisión de seguridad fue la causante, del trágico accidente que sufriera el vehículo SWA 317 de servicio público, en el cual perdiera la vida el joven KEVIN ALONSO DIAZ CARDONA (Q.P.D), y resultara gravemente lesionado el Señor JUVENAL DIAZ CARDONA, el cual ha quedado con secuelas por las lesionas sufridas, más teniendo en cuenta la hora de ocurrencia de los hechos, los cuales se dieron entrando la noche del 20 de julio del año 2011(18:50 PM)[[2]](#footnote-2).
  1. **La CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA:** 
     1. El apoderado de la **UNIÒN TEMPORAL ESCC (ESGAMO INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.S. – COPRECA S.A. – SUBSUELOS S.A. Y JOSÉ LEONIDAS NARVAEZ MORALES)** expuso:

*“(…) De manera respetuosa me opongo a todas y cada una de las pretensiones solicitadas en la demanda, atendiendo las manifestaciones y excepciones que expondré en el presente escrito y objeto el valor relacionado por la parte actora considerando que sus pretensiones no se originan en pruebas conducentes pertinentes y útiles.*

*Por consiguiente, respetuosamente solicito a la Señora Jueza que sean desestimadas las pretensiones y sea condenado el extremo demandante al pago de las costas procesales y demás emolumentos mencionados en el acápite de petición especial (…)”*

Propuso como **EXCEPCIONES:**

|  |
| --- |
| *INEXISTENCIA DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL*  *LA DEMANDA QUE NOS OCUPA SE REFIERE A LA PRESUNTA RESPONSABILIDAD CIVIL E TIPO EXTRACONTRACTUAL EN CABEZA DE LA unión temporal ESCC*  *De acuerdo con lo establecido en el ordenamiento jurídico colombiano, para que exista la responsabilidad civil extracontractual debe probarse la existencia de los elementos que la estructuran, que son: hecho como elemento generador de la obligación, la culpa, el daño y el nexo causal entre el hecho y el daño.*  *En el caso particular no observamos elementos materiales probatorios que nos permitan inferir que existan los elementos estructuran tés de la responsabilidad civil extracontractual que den origen a alguna obligación indemnizatoria en cabeza de los miembros de la UNION TEMPORAL ESCC, por el contrario, el acervo probatorio allegado conduce a que nos encontramos a un evento del hecho de un tercero, en este caso el conductor del vehículo donde se transportaba la víctima, debido al exceso de velocidad que conllevó a un accidente que hubiera podido evitarse si el conductor del vehículo accidentado hubiera atendido los límites de velocidad a que se hallaba sujeto el tramo de vía.*  *Por las razones expuestas, de manera respetuosa le solicitamos al señor Juez que declare probada la presente excepción y exonere a mis representados de la responsabilidad indicada por la parte demandante* |
| *INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR RUPTURA DEL NEXO CAUSAL OCASIONADA POR EL HECHO DE UN TERCERO*  *En el hipotético caso de que fuera cierto el hecho causante del daño que supuestamente genera el perjuicio alegado por los demandantes, el mismo entrañaría la causal de exclusión de responsabilidad por el hecho de un tercero , como lo es el aquí demandante conductor del vehículo donde se transportaba la víctima KEVIN DIAZ CARDONA, la cual se traduce en el exceso de velocidad a que debía conducir el señor JUVENAL DÍAZ, así como a la falla de frenos que presentó el vehículo, conforme lo consignado en el informe policial de tránsito aportado por los mismos demandantes y que obra como prueba dentro del presente proceso.* |
| *INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR RUPTURA DEL NEXO CAUSAL OCASIONADA POR LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA*  *En el hipotético caso de que fuera cierto el hecho causante del daño que supuestamente genera el perjuicio reclamados frente a las lesiones del señor JUVENAL DIAZ CARDONA, el mismo entrañaría la causal de exclusión de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima, como lo es el aquí demandante conductor del vehículo señor JUVENAL DIAZ, la cual se traduce en el exceso de velocidad a que debía conducir el mismo, así como a la falla de frenos que presentó el vehículo, conforme lo consignado en el informe policial de tránsito aportado por los mismos demandantes y que obra como prueba dentro del presente proceso.* |
| *INDEBIDA Y EXCESIVA TASACIÓN DE LOS PERJUICIOS*   1. *En el acápite de denominado* "VI ESTIMACION RAZONADA DE LA CUANTIA Y DE LOS DAÑOS" *en el subtítulo* "EL DAÑO MORAL", *el demandante ha omitido que se han diseñado cinco niveles de cercanía afectiva entre la víctima directa y aquellos que acuden a la justicia en calidad de perjudicados, niveles que deben ser respetados y que en atención a los mismos no puede el apoderado de la parte demandante poner en equivalente a padres, cónyuge, hermanos y abuelos como lo ha pretendido en la demanda.*   *Para la reparación del daño moral en caso de muerte ha establecido el Consejo de Estado los siguientes niveles :[[3]](#footnote-3) El precedente judicial al respecto es el siguiente:[[4]](#footnote-4)*   1. *En el acápite de denominado* "VI ESTIMACION RAZONADA DE LA CUANTIA Y DE LOS DAÑOS" *en el subtítulo* "PERJUICIO DE LA VIDA EN RELACION O ALTERACION EN LAS *CONDICIONES DE EXISTENCIA”*   *De la manera más respetuosa me permito recordar que desde las sentencias de la Sala Plena de la Sección Tercera de 14 de septiembre de 2011, exp. 19031 y 38222, se adoptó por el Consejo de Estado el criterio según el cual, cuando se demanda la indemnización de daños inmateriales provenientes de la lesión a la integridad psicofísica de una persona, ya no es procedente referirse al perjuicio fisiológico o al daño a la vida de relación o incluso a las alteraciones graves de las condiciones de existencia, sino que es pertinente hacer referencia a una nueva tipología de perjuicio, denominada daño a la salud.*  *En los casos de reparación del daño a la salud se reiteran los criterios contenidos en la sentencia de unificación del 14 de septiembre de 2011, exp. 19031, proferida por la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo, y se complementan los términos de acuerdo con la evolución jurisprudencial de la Sección Tercera. La indemnización, en los términos del fallo referido está sujeta a lo probado en el proceso, y opera única y exclusivamente para la víctima directa, es por esta razón que la pretensión de* "Perjuicio de la vida en relación o alteraciones en las condiciones de existencia" *es improcedente, ya que el concepto que ahora se conoce como* daño a la salud *no permite el cobro del perjuicio para personas que resulten ser distintas a la víctima directa, no procede entonces para cónyuges, padres, hermano o abuelos.*  *3.4.3. En el acápite de denominado "VI ESTIMACION RAZONADA DE LA CUANTIA Y DE LOS DAÑOS" en el subtítulo* "EL DAÑO DE PERDIDA DE OPORTUNIDAD", *me permito señalar que cuando se trata de la teoría de la "pérdida de oportunidad" el daño que se repara no es el perjuicio en sí mismo, en este caso la desafortunada muerte, es la pérdida de obtener un beneficio, una expectativa generada por la administración, es por ello que dicha expectativa debe ser probada de forma proporcionada en razón a la posible obtención de un beneficio especifico, lo cual no ha ocurrido en el caso que nos ocupa* |
| *EXCEPCION GENÉRICA O INNOMINADA.*  *Solicito respetuosamente al Despacho que conforme con el artículo 306 del Código de Procedimiento Civil, que en caso que halle probados hechos que constituyan alguna excepción, la reconozca oficiosamente, incluyendo las de prescripción, compensación y nulidad relativa* |

Además agregó que se presentaron los eximentes de responsabilidad de hecho de un tercero y culpa exclusiva de la víctima.

Llamó en garantía a la aseguradora SEGUROEXPO SA

* + 1. El apoderado de **SEGUREXPO SA,** llamado en garantía por la UT “ESCC”, dijo:

*“(…) A pesar de que no se observa un acápite que determine técnicamente el denominado Juramento Estimatorio, debo indicar de manera respetuosa que me opongo a todas y cada una de las pretensiones de la demanda con fundamento en los argumentos expuestos en el presente escrito y en los presentados por la apoderada judicial de la UNIÓN TEMPORAL ESCC.*

*Respecto a lo declarado en el acápite de pretensiones de la demanda debe anotarse que es excesivo en relación con lo que reiteradamente han establecido la Corte Suprema de Justicia y el Consejo de Estado.*

*De acuerdo con el principio de la indemnización consagrado en el artículo 1088 del Código de Comercio, los seguros de daños serán contratos de indemnización y jamás podrán ser fuente de enriquecimiento.*

*Con fundamento en lo anterior manifiesto que las pretensiones relacionadas en la demanda son excesivas y no corresponden al principio general de indemnización consagrado en el artículo 1088 Código de Comercio, a lo determinado en los artículos 1089 y 1027 del Código de Comercio, y a lo reiterado por la Jurisprudencia Nacional (…)”*

Propuso como **excepciones frente a la demanda** las siguientes:

|  |
| --- |
| ***INEXISTENCIA DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL***  *La demanda que nos ocupa se refiere a la presunta responsabilidad civil de tipo extracontractual en cabeza de la UNION TEMPORAL ESCC.*  *De acuerdo con lo establecido en el ordenamiento jurídico colombiano, para que exista la responsabilidad civil extracontractual debe probarse la existencia de los elementos que la estructuran, que son: hecho como elemento generador de la obligación, la culpa, el daño y el nexo causal entre el hecho y el daño.*  *En el caso particular no observamos elementos materiales probatorios que nos permitan inferir que existan los elementos estructurantes de la responsabilidad civil extracontractual que den origen a alguna obligación indemnizatoria en cabeza de los miembros de la UNION TEMPORAL ESCC, por el contrario, el acervo probatorio allegado conduce a que nos encontramos a un evento del hecho de un tercero, en este caso el conductor del vehículo donde se transportaba la víctima, debido al exceso de velocidad que conllevó a un accidente que hubiera podido evitarse si el conductor del vehículo accidentado hubiera atendido los límites de velocidad a que se hallaba sujeto el tramo de vía Por las razones expuestas, de manera respetuosa le solicitamos al señor Juez que declare probada la presente excepción y exonere a mis representados de la responsabilidad indicada por la parte demandante.* |
| ***INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR RUPTURA DEL NEXO CAUSAL OCASIONADA POR EL HECHO DE UN TERCERO***  *En el hipotético caso de que fuera cierto el hecho causante del daño que supuestamente genera el perjuicio alegado por los demandantes, el mismo entrañaría la causal de exclusión de responsabilidad por el hecho de un tercero (para el caso de los demandantes diferentes al señor Juvenal Díaz), conductor del vehículo donde se transportaba la víctima KEVIN DIAZ CARDONA (q.e.p.d.), la cual se traduce en el exceso de velocidad al que conducía el señor DÍAZ, así como a la falla de frenos que presentó el vehículo, y que materializan la falta a su deber objetivo de cuidado.*  *En el caso particular se observa la vulneración de la norma de tránsito establecida en el artículo 74 del Código Nacional de Tránsito que indica:[[5]](#footnote-5)*  *Por las razones expuestas, rogamos al Despacho declarar probada la presente excepción y exonerar a la parte demandada y a la llamada en garantía de cualquier responsabilidad relacionada con los lamentables hechos que dieron origen a la presente acción.* |
| ***INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR RUPTURA DEL NEXO CAUSAL OCASIONADA POR LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA***  *En el hipotético caso de que fuera cierto el hecho causante del daño que supuestamente genera el perjuicio reclamados por el señor JUVENAL DIAZ CARDONA, el mismo entrañaría la causal de exclusión de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima considerando que fue el mismo señor Díaz quien con su actuar imprudente originó el accidente en el que lamentablemente falleció el joven KEVIN ALONSO DIAZ CARDONA (q.e.p.d.).*  *En el caso particular se observa la vulneración de la norma de tránsito establecida en el artículo 74 del Código Nacional de Tránsito que indica:[[6]](#footnote-6)*  *Por las razones expuestas, rogamos al Despacho declarar probada la presente excepción y exonerar a la parte demandada y a la llamada en garantía de cualquier responsabilidad relacionada con los lamentables hechos que dieron origen a la presente acción* |
| ***INDEBIDA Y EXCESIVA TASACION DE LOS PERJUICIOS***  *PRIMERO. La parte actora tiene la carga de demostrar, además de la existencia del daño, la cuantía de los perjuicios sufridos a través de los medios probatorios idóneos.*  *Sobre el particular, el artículo 177 Código de Procedimiento Civil establece que la carga de la prueba corresponde a quien lo alega, es decir, es el demandante quien tiene la carga de demostrar no solo la existencia del perjuicio sino también la cuantía del mismo.*  *SEGUNDO. La parte actora no ha probado ninguno de los perjuicios que aduce haber sufrido y relaciona en su demanda, ni la cuantía de los mismos.*  *TERCERO. Vale la pena resaltar que la apoderada de la parte demandante presenta en el libelo de la demanda una relación de hechos en los que sustenta sus pretensiones indemnizatorias con una serie de apreciaciones subjetivas que carecen de sustento probatorio.*  *CUARTO. Los perjuicios reclamados por la parte demandantes se han soportado en interpretaciones subjetivas y en otros documentos que no justifican existencia de daños ciertos, personales y actuales.*  *QUINTO. En el presente caso, las solicitudes indemnizatorias a títulos de lucro cesante y daño emergente carecen de sustento probatorio.*  *SEXTO. Respecto a lo declarado en el acápite de pretensiones de la demanda debe anotarse que es excesivo en relación con lo que reiteradamente han establecido la Corte Suprema de Justicia y el Consejo de Estado.*  *Con fundamento en lo expuesto se debe indicar que las pretensiones relacionadas en la demanda son excesivas y no corresponden al principio general de indemnización consagrado en el ordenamiento jurídico colombiano y a lo reiterado por la Jurisprudencia Nacional.*  *Por las razones expuestas, solicitamos respetuosamente al Despacho declarar probada la presente excepción y exonerar de cualquier clase de responsabilidad a la parte demandada y a mi representada.* |
| ***EXCEPCION GENÉRICA O INNOMINADA***  *Solicito respetuosamente al Despacho que conforme con el artículo 306 del Código de Procedimiento Civil, que en caso que halle probados hechos que constituyan alguna excepción, la reconozca oficiosamente, incluyendo las de prescripción, compensación y nulidad relativa.* |

Así mismo, frente al llamamiento expuso:

*“(…)Respetuosamente manifiesto que cualquier responsabilidad de mi representada, deberá ser probada y está supeditada a las condiciones del contrato de seguro que establece expresamente cuales son las coberturas de la póliza, sus límites, y las exclusiones, de manera que en el hipotético e improbable caso de que la UT ESCC fuera condenada en el proceso, SEGUREXPO DE COLOMBIA S.A. entraría a indemnizar de conformidad con lo establecido en la carátula de la póliza, sus anexos y el condicionado que la rige.*

*Considero importante recordar que la intervención de la aseguradora se origina en la relación contractual que existe con UT ESCC y que de la misma se desprenden dos relaciones jurídicas distintas que no pueden confundirse:*

*1) La del demandante con la entidad demandada, que habrá de examinarse en el proceso y respecto de la cual los intervin¡entes deben atenerse a lo que resulte probado, y*

*2) La de la UT ESCC con SEGUREXPO DE COLOMBIA S.A., que habrá de examinarse exclusivamente a la luz del contrato de seguro y las normas legales pertinentes que regulan este tipo de vínculo contractual.*

*Por estas razones, en esta última relación debemos tener en cuenta la determinación del riesgo asegurado, la prueba de su realización, las exclusiones establecidas en la póliza, su vigencia, los valores asegurados, los límites de indemnización y en general lo que se establece en las condiciones generales y particulares de la póliza, en los documentos que hacen parte de ella y en las normas que regulan el contrato de seguro. (…)”*

Propuso como **EXCEPCIONES FRENTE AL LLAMAMIENTO** las siguientes:

|  |
| --- |
| ***FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA***  *Los hechos en los que se fundamenta esta excepción son los siguientes:*  *PRIMERO. La UNIÓN TEMPORAL ESCC realizó el contrato número 1439 de 2008 con el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS con el objeto de realizar las obras requeridas para el mejoramiento y mantenimiento de las carreteras CUCUTA - PUERTO SANTANDER (SECTOR PR2+900 - PUERTO SANTANDER) CODIGO 5507, AGUACLARA - OCAÑA CÓDIGO 7007, OCAÑA ALTO EL POZO - SARDINATA, CODIGO 7008, SARDINATA CUCUTA (SECTOR SARDINATA- EL ZULIA) CODIGO 7009; RIONEGRO - SAN ALBERTO CODIGO 45 A 08 Y OCAÑA - CONVENCIÓN (SECTOR LA ONDINA - CONVENSIÓN) CÓDIGO 70NS01.*  *SEGUNDO. La compañía SEGUREXPO S.A. expidió el contrato de seguro de responsabilidad civil número RC00001106 con el fin de garantizar el pago de los perjuicios derivados del incumplimiento de las obligaciones asumidas por el contratista UT ESCC en virtud del contrato número 1439 de 2008 celebrado entre esta y el Instituto Nacional de Vías - INVIAS.*  *TERCERO. En los contratos asegurados, los únicos tomadores y afianzados son la UT ESCC y sus miembros.*  *CUARTO. En el caso que nos ocupa y de acuerdo con los hechos presentados con la demanda, el amparo que se pretende afectar es el denominado Responsabilidad Civil Extracontractual, esto quiere decir que la cobertura se circunscribe exclusivamente al riesgo relacionado con el caso en el que se encuentren los elementos estructurantes de la responsabilidad civil de la afianzada UT ESCC y sus miembros.*  *QUINTO. Respecto a este tema, el Clausulado General de las Pólizas de Responsabilidad Civil Extracontractual para riesgos derivados de Contratos Estatales (ajustado al Decreto 4828 de 2008), en su Clausula Primera señala el objeto del seguro y la cobertura de responsabilidad civil extracontractual, y en la cual se aclara que "(...) los perjuicios cubiertos por dicha póliza, se encuentran sujetos a que haya existido daño material cubierto por la póliza (...)".*  *lii Ana María H Ramírez Peláezf SSI Abogada Consultora*  *SEXTO. Se resalta que en la carátula de la póliza número 1106, se establece claramente el límite de la cobertura a:*  *%..) Limitada la cobertura de la presente póliza a únicamente los daños producidos por el contrato (Unión Temporal ESCC) con ocasión de la ejecución del contrato garantizado por la póliza de cumplimiento expedida por SEGUREXPO DE COLOMBIA S.A(...)".*  *SÉPTIMO. Así mismo, la Clausula Primera del Clausulado General que rige los contratos de seguro mencionados, establece cual es el objeto del seguro y la cobertura, y dispone:[[7]](#footnote-7)*  *OCTAVO. En este caso el INVIAS tiene la calidad de Asegurado, no de Tomador. Es beneficiario de un pago en caso en que se declare probada la responsabilidad de la UT ESCC, de manera que al volverse imposible la imputación de responsabilidad a la UT por no existir una obligación contractual vigente al momento del presunto accidente, se hace imposible alegar la obligación de pago de la indemnización realacionada con el contrato de seguro.*  *Por las razones expuestas, solicitamos respetuosamente al Despacho declarar probada la presente excepción y exonerar de cualquier clase de responsabilidad a los miembros de la UNION TEMPORAL ESCC y de mi representada SEGUREXPO.* |
| **AUSENCIA DE PRUEBA DE OCURRENCIA DEL SINIESTRO** *Los hechos en los que se basa esta excepción son los siguientes:*  *PRIMERO. El artículo 1072 del Código de Comercio establece lo siguiente: "Se denomina siniestro la realización de! riesgo asegurado", (negrillas fuera de texto).*  *SEGUNDO. Debo anotar que la cobertura o riesgo asegurado que se pretende afectar es la de responsabilidad civil extracontractual, hecho que indefectiblemente entraña la existencia de una actuación realizada por el asegurado con la que se haya ocasionado un daño a un tercero y en el que exista un nexo causal que determine que su actuación incidió de manera directa, exclusiva y determinante en el perjuicio ocasionado Es claro que en el caso que nos ocupa los demandantes deberán probar la existencia de los tres elementos estructurantes de la responsabilidad civil.*    *TERCERO. El numeral 1.1. de la Cláusula Décima Primera del Clausulado General de Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual para riesgos derivados de Contratos Estatales (ajustado al Decreto 4828 de 2008) establece:[[8]](#footnote-8)*  *Así las cosas, teniendo en cuenta que no se ha acreditado la responsabilidad de nuestro asegurado y la cuantía de los perjuicios que aduce haber sufrido la parte demandante, SEGUREXPO S.A. no tiene obligación indemnizatoria en virtud de lo determinado en el contrato de seguro mencionado.*  *CUARTO. En ese orden, el artículo 1077 del Código de Comercio estableció que para que pudiera hacerse efectiva la póliza debía acreditarse la cuantía de la pérdida o perjuicio sufrido, hecho que tampoco ha sido probado y sin el cual, junto con la prueba de la existencia del siniestro en los términos del artículo 1072 del Código de Comercio, no podría realizar erogación alguna.*    *QUINTO. Por las razones expuestas, debe anotarse que compañía demandada no está llamada a cancelar algún valor por conceptos relacionados en el acápite de pretensiones de la demanda.* |
| ***INEXISTENCIA DE PRUEBA DE LA CUANTIA DE LA PERDIDA O PERJUICIOS SUFRIDOS POR LA PARTE DEMANDANTE***  *Los hechos en los que se basa esta excepción son los siguientes:*  *PRIMERO. Se resalta que la parte demandante relata el evento que da lugar a la reclamación pero no acredita en debida forma el vínculo civil de responsabilidad entre la conducta desplegada por el demandado con el perjuicio sufrido por los demandantes.*  *SEGUNDO. Al presunto beneficiario no le basta con alegar el acaecimiento de un hecho sino que además es necesario que se acredite la responsabilidad del asegurado (existencia del siniestro) y la cuantía del perjuicio sufrido.*  *TERCERO. En el caso particular, la parte demandante no presenta pruebas conducentes, pertinentes y útiles que permitan acreditar en debida forma el perjuicio que manifiesta haber sufrido* |
| ***LÍMITE DE LA RESPONSABILIDAD DEL ASEGURADOR***  *Esta excepción se plantea frente al hipotético caso en que el Despacho no declarara probada las excepciones contenidas en los numerales anteriores.*  *Los hechos en los que se basa esta excepción son los siguientes:*  *PRIMERO. Para que nazca para el Asegurador la obligación de indemnizar los perjuicios que se derivan del incumplimiento total o parcial de un contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual debe existir un siniestro o realización del riesgo asegurado.*  *SEGUNDO. Una vez sea verificada la existencia del siniestro, y para efectos de determinar la responsabilidad del asegurador, el artículo 1079 del Código de Comercio establece: "El asegurador no estará obligado a responder sino hasta concurrencia de la suma asegurada*  *TERCERO. De acuerdo con el principio de la indemnización consagrado en el artículo 1088 del Código de Comercio, los seguros de daños serán contratos de indemnización, jamás podrán ser fuente de enriquecimiento y la indemnización podrá comprender a la vez el daño emergente y el lucro cesante, pero este deberá ser objeto de un acuerdo expreso.*  *CUARTO. Respecto al monto de la indemnización en el seguro de daños, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia ha dicho:[[9]](#footnote-9)*  *QUINTO. Se resalta que en el hipotético caso de una condena debe tenerse en cuenta cuáles son los amparos, las extensiones y las exclusiones a la cobertura establecidos en el contrato de seguro expedido por la compañía SEGUREXPO S.A., cuál es el valor probado de los perjuicios que manifiesta haber sufrido y el límite de cobertura que establece el contrato de seguro para el amparo de responsabilidad civil extracontractual.* |
| ***DELIMITACIÓN DE LOS RIESGOS AMPARADOS POR LA PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL, EXTENSIÓN DE LA COBERTURA Y EXCLUSIONES ESPECÍFICAS COBERTURA***  *Los hechos en los que se fundamenta esta excepción son los siguientes:*  *PRIMERO. De acuerdo con el principio de la indemnización consagrado en el artículo 1088 del Código de Comercio, los seguros de daños serán contratos de indemnización, jamás podrán ser fuente de enriquecimiento.*  *SEGUNDO. En el caso que nos ocupa y de acuerdo con los hechos presentados con la demanda, el amparo que se pretende afectar es el denominado Responsabilidad Civil Extracontractual, esto quiere decir que la cobertura se circunscribe exclusivamente al riesgo relacionado con el caso en el que se encuentren los elementos estructurantes de la responsabilidad civil.*  *TERCERO. Respecto a este tema, el Clausulado General de Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual para riesgos derivados de Contratos Estatales (ajustado al Decreto 4828 de 2008), en su Clausula Primera señala el objeto del seguro y la cobertura de responsabilidad civil extracontractual, y en la cual se aclara que "(...) los perjuicios cubiertos por dicha póliza, se encuentran sujetos a que haya existido daño material cubierto por la póliza (...)".*  *CUARTO. Se resalta que en la carátula de la póliza No 1106, se establece claramente el límite de la cobertura a:[[10]](#footnote-10)*  *QUINTO. Así mismo, la Clausula Séptima del Clausulado General que rige el contrato de seguro mencionado, establece cuales son los límites de la responsabilidad de SEGUREXPO S.A. e indica claramente los límites señalados en la carátula de la póliza No 1106.*  *SEXTO. Por su parte, respecto a las exclusiones generales de la póliza No 1106, el numeral 33. de la Cláusula Segunda del Clausulado General de Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual para riesgos derivados de Contratos Estatales (ajustado al Decreto4828 de 2008) dispone:[[11]](#footnote-11)*  ***SÉPTIMO. Por las razones expuestas, de manera respetuosa reitero que en el hipotético e improbable caso de una condena debe tenerse en cuenta cuales son los amparos, las extensiones y las exclusiones a la cobertura establecidos en el contrato de seguro expedido por la compañía SEGUREXPO S.A.*** |
| ***APLICACIÓN DE DEDUCIBLE***  *Los hechos en los que se basa esta excepción son los siguientes: PRIMERO. El artículo 1103 del Código de Comercio regula el tema de las franquicias y los deducibles y determina la existencia del derecho que tiene el asegurador a indemnizar un siniestro después de determinado monto o a indemnizar una proporción de la suma asegurada. SEGUNDO. En el caso particular, la póliza número 1106 establece en su condicionado general: " (...) DEDUCIBLE DEDUCIBLE MIN ($) 10.00 22.000.000.00" TERCERO. Por la razón expuesta debe tenerse en cuenta que en el hipotético caso de que SEGUREXPO fuera condenada a cancelar alguna suma indemnizatoria, el pago de cualquier valor con cargo al amparo de responsabilidad civil extracontractual se haría con sujeción al deducible pactado, que en el caso particular se determinó en el valor básico correspondiente al 10% o mínimo $22.000.000.* |
| ***LAS QUE RESULTEN PROBADAS EN EL PROCESO (GÉNERICA, ECUMÉNICA O INNOMINADA)***  *De conformidad con lo establecido en el artículo 306 del Código de Procedimiento Civil , comedidamente se solicita que en caso de que el Despacho halle probados hechos que constituyan alguna excepción, la reconozca oficiosamente* |

* + 1. El apoderado del **MINISTERIO DE TRANSPORTE** manifestó:

*“(…)* Me opongo a su prosperidad, por carecer de fundamentación táctica y jurídica, que se demostrará con las razones de la defensa que constituyen la presente contestación *(…)”*

Propuso como **excepciones**:

|  |
| --- |
| **FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA**  Propongo la excepción de FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA, en razón a que el demandante procura que se declare responsable y se condene al Ministerio de Transporte, a pagar por los daños y perjuicios causados por el fallecimiento del joven KEVIN ALONSO DIAZ CARDONA (QDP) y las lesiones que sufrió el señor JUVENAL DIAZ CARDONA, en el accidente ocurrido 20 de julio de 2011 en la vía entre SARDINATA -CUCUTA NORTE DE SANTANDER, a la presunta falta de señalización y falla en los frenos responsabilidad que no recae sobre mi representada por no estar a su cargo la función de mantener, señalizar y conservar la vías del orden nacional, departamental o municipal.  De conformidad con el ordenamiento tantas veces mencionado, se reitera, que no está en cabeza del Ministerio la ejecución de las obras tendientes a mantener la red vial nacional ni departamental, ni municipal, ni mucho menos su señalización, pues como ente rector del sector transporte le corresponde fijar las políticas y lineamientos generales de sus entidades adscritas y vinculadas.  Es clarísima la configuración de esta excepción sobre la falta de legitimación en la causa por pasiva, en el caso de marras, pues ella establece la persona a quien debe dirigirse la pretensión, es así como que: "En materia Administrativa para determinar el sujeto pasivo de la relación procesal se debe distinguir si se trata de un acto o de una actividad material; de tal suerte, en el supuesto que sea un acto administrativo no se presenta ninguna dificultad, pues debe ser demandada la entidad que dicto el acto, mientras que tratándose de conductas materiales debe determinarse a cargo de que entidad estaba la obligación (especificada en la ley o el reglamento que precisa las funciones de cada ente administrativo) que resulto incumplida" (Consejo de Estado, 30 de marzo de 1990, exp. 3510) |
| **INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD**  El ministerio de transporte se encuentra desligado de cualquier obligación puesto que su competencia, funciones y obligaciones nada tienen que ver con los hechos narrados en la demanda, como está probado en la realidad administrativa en virtud de la cual el ministerio de transporte no conversa y no controla la infraestructura vial nacional ni departamental ni mucho menos municipal como lo establece la ley 105 del 93 en su artículo 16.  La teoría de la falla del servicio no se le aplica en este caso al ministerio de transporte pues como ya quedo suficientemente explicada no está dentro de las funciones de esta entidad el mantenimiento conservación y señalización de vías, pues, falta uno de los elementos de la responsabilidad patrimonial del estado.  Sobre la imputabilidad del daño: según lo ha entendido y explicado la sección tercera del consejo de estado MP. Alier Hernández en sentencia del 21 de octubre de 1999 es “imputar-para nuestro caso- es atribuir el daño que padeció la victima al estado, circunstancia que se constituye en condición sine quan nonn para declarar la responsabilidad patrimonial de este último, la imputación del daño al estado depende en este caso, de que su acusación obedezca a la acción u omisión de las autoridades públicas en desarrollo del servicio público o en nexo con el, excluyendo la conducta personal del servidor público, que sin conexión con el servicio causa un daño.  Del análisis de la demanda, se evidencia sin lugar a dudas con los elementos expuestos por el apoderado, que el centro de imputación no se dirige al Ministerio de Transporte, ya que la posible causa del accidente joven KEVIN ALONSO DIAZ CARDONA (QDP) y las lesiones que sufrió el señor JUVENAL DIAZ CARDONA, en el accidente ocurrido 20 de julio de 2011 en la vía entre SARDINATA -CUCUTA NORTE DE SANTANDER, a la presunta falta de señalización y falla en los frenos responsabilidad con lo anterior se concluye claramente, por parte del demandante que la presunta la falta de señalización y falla en los frenos de acuerdo al informe policial de accidentes No. C-0907946, de tal manera se puede concluir que ninguna de las circunstancias comprometen la responsabilidad del Ministerio de Transporte, pues al ser un accidente de tránsito, en una vía, y al no tener como función éste Ministerio el mantenimiento, conservación y señalización de vías, se rompe el nexo causal, no hay imputación al Ministerio y por consiguiente no se generaría responsabilidad alguna para el ente demandado.  Solicito por encontrarse probado en el medio exceptivo, sea declarado en la sentencia de mérito |
| **EXCEPCIONES DE FONDO**  Solicito respetuosamente se declaren oficiosamente en la sentencia las excepciones cuyos hechos se encuentren probados en el curso del proceso, de conformidad con lo dispuesto en el art. 306 del C.P.C. |

* + 1. El apoderado de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA –ANI** expuso:

*“(…) Desde ahora señalo que me opongo a la prosperidad de todas y cada una de las peticiones elevadas por la parte actora, al considerar que las mismas carecen de fundamento jurídico, fáctico y probatorio que permita concluir que en el presente caso mi representada ha causado algún perjuicio de los allegados, como quiera que su actuación se ha realizado de acuerdo a lo dispuesto en la Constitución Política y la Ley. Lo anterior, de conformidad con los argumentos que desarrollaré a lo largo del presente contradictorio para establecer la posición de la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI dentro del litigio, y las excepciones que se proponen más adelante*.  *(…)”*

Propuso como **excepciones**:

EXCEPCIONES PREVIAS

|  |
| --- |
| *FALTA DE LEGITIMACIÓN MATERIAL EN LA CAUSA POR PASIVA DE LA ANI*  *Siguiendo los lineamientos establecidos por la Doctrina, la legitimación en la causa se refiere a la relación sustancial que se pretende que existe entre las partes del proceso y el interés sustancial del litigio o que es el objeto de la decisión reclamada. En los procesos contenciosos, la legitimación en la causa consiste, respecto del demandante, en ser la persona que de conformidad con la ley sustancial está legitimada para que, por sentencia de fondo o mérito, se resuelva si existe o no el derecho o la relación jurídica sustancial pretendida en la demanda, y respecto del demandado en ser la persona que conforme a la ley sustancial está legitimada para discutir u oponerse a dicha pretensión del demandante.*  *En este sentido, debe advertirse que de los hechos de la demanda no puede avizorarse la forma en la cual la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI tiene legitimación en la causa por pasiva, comoquiera que:*  *Según reza el precitado Decreto 4165 de 2011, por medio del cual el Gobierno Nacional cambió la naturaleza jurídica, cambió de denominación y fijó otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones -INCO, la Agencia Nacional de Infraestructura es una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte y su objeto y funciones generales fueron definidas y dentro de las mismas no se encuentra de manera expresa e inequívoca la de ejecutar y adelantar obras de construcción, reconstrucción o rehabilitación de obras de infraestructura, pues lo cierto es que la ANI se encarga de la administración de los contratos de concesión que están claramente a su cargo los cuales el concesionario obtiene una remuneración por la materialización de unos proyectos de infraestructura, siendo este último el ejecutor directo de tales proyectos viales.*  *En relación con la noción de legitimación en la causa, en sentido amplio, la jurisprudencia constitucional se ha referido a ella como la "calidad subjetiva reconocida a las partes en relación con el interés sustancial que se discute en el proceso[[12]](#footnote-12)".*  *Ahora bien, de igual modo ha sostenido el precedente jurisprudencial del Consejo de Estado que la legitimación en la causa puede ser cuando la relación se establece entre las partes por razón de la pretensión procesal, es decir, de la atribución de una conducta que el demandante hace al demandado en su demanda, o material frente a la participación real de las personas en el hecho origen de la formulación de la demanda, independientemente de que dichas personas hayan demandado o hayan sido demandadas.*  *Es por ello que la ausencia de esta clase de legitimación no constituye una excepción de fondo, porque no enerva la pretensión procesal en su contenido, sino que es una condición anterior y necesaria para dictar sentencia de mérito, sin que el estar legitimado en la causa otorgue el derecho a ganar. Lo que ocurre aquí es que si la falta recae en el demandante, el demandado tiene derecho a ser absuelto, no porque él haya probado un hecho que enerve el contenido material de las pretensiones, sino porque quien lo atacó no es la persona que frente a la ley tiene el interés sustantivo para hacerlo - no el procesal -; si la falta de legitimación en la causa es del demandado al demandante se le negarán las pretensiones, no porque los hechos en que se sustenten no le den el derecho, sino porque a quien se las atribuyó no es el sujeto que debe responder, y, por eso, el demandado debe ser absuelto[[13]](#footnote-13).*  *Bajo este concepto, la legitimación en la causa por pasiva, como presupuesto para solicitar el amparo de un derecho sustancial, debe ser probada claramente por la parte que solicita la protección y decisión judicial, es decir, que la carga probatoria de quien acciona inicia con la demostración del derecho que le asiste para poder accionar a una contraparte, esto es, de la calidad sustancial de la parte accionada. Por lo anterior, le corresponde al actor determinar de manera clara el sujeto jurídico que virtualmente deberá responder por sus solicitudes indemnizatorias.*  *En este orden de ideas, es evidente que la Agencia Nacional de Infraestructura no ha ocasionado los perjuicios que alega la parte actora por acción u omisión de su parte, por cuanto si bien en la demanda se convoca a la Agencia Nacional de Infraestructura como extremo pasivo del asunto, como eventual Entidad pública demandada, en la relación fáctica u hecho en que se fundamenta el demandante, no aparece imputación o hecho concreto atribuible a la Agencia como causa del accidente de tránsito de que trata la demanda.*  *Ello se hace evidente con en el memorando anteriormente en el memorando con radicado No. 2015-306- 012776-3 expedido por el Gerente Carretero 2 de esta Agencia y remitido a la Gerencia de Defensa Judicial de esta Entidad en el cual se informa que el punto de referencia antes citado no se encuentra concesionado.*  *Por su parte, se reitera que a través de memorando con radicado ANI No. 2015-409-069597-2, del 26 de octubre de 2015, la sociedad concesionaria San Simón, informó que "...revisados el Contrato de Concesión No. 006 de 2007, el alcance progresivo, sus Adicionales y Otrosíes, la vía entre Sardinata a Cúcuta puntualmente en el Km 16+726* NO *se encuentra concesionada ..."*  *Además, se tiene que dentro del objeto y alcance del contrato No. 1439 de 2008, suscrito ente el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS INVÍAS y la UNIÓN TEMPORAL ESCC, puntualmente en lo pactado en la CLÁUSULA PRIMERA de dicho contrato se encuentra se encuentra el sector "...SARDINATA - CÚCUTA (SECTOR SARDINATA - EL ZULIAl."*  *Entonces, ya que según lo dicho por los accionantes, el accidente se presentó dentro del trayecto SARDINATA - CÚCUTA, de existir alguna responsabilidad estatal, esta sólo podría predicarse del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVÍAS, pues la ANI carece de cualquier competencia u obligación legal o contractual para intervenir, mantener u operar dicho tramo vial, por lo cual no es posible imputarle responsabilidad alguna por cualquier hecho que suceda en ese trecho carreteable.*  *Dicho de otra manera, la ANI no es responsable de la operación ni mantenimiento de la vía, que es la ruta en la cual, según lo afirmado por la demandante, sucedió el accidente, con ,1o cual: i) La ANI no tiene competencia respecto de la construcción y/o mantenimiento de dicha vía, por no estar incluida en ningún proyecto de concesión de infraestructura de transporte asignado, ii) La ANI no tiene contratos de concesión celebrados respecto de dicho tramo vial;*  *En el caso en estudio, la parte demandante no probó que la Agencia Nacional de Infraestructura hubiese ocasionado los perjuicios que alega, por cuanto, si bien en la demanda se convoca a la Agencia Nacional de Infraestructura, lo cierto es que, al momento de relatar los hechos, se puede evidenciar que los accionantes no realizan imputaciones específicas a la ANI.*  *Por lo anterior, procede la excepción formulada y se ruega al H. Despacho declarar la Falta de legitimación en la causa de hecho y material por pasiva de la Agencia Nacional de Infraestructura y a su vez negar las pretensiones respecto de la Entidad que represento.* |
| *EXCEPCION GENERICA*  *En cualquier caso, solicito al respetable despacho que con base al artículo 282 del código General del Proceso sea declarado de oficio la prosperidad de cualquier otra excepción que resulte probada durante el transcurso del presente proceso.* |

**EXCEPCIONES DE FONDO:**

|  |
| --- |
| *INEXISTENCIA DE FALTA O FALLA DEL SERVICIO RESPECTO DE LA ANI*  *La Constitución Política consagra la Cláusula General de responsabilidad del Estado en los siguientes términos:[[14]](#footnote-14) En desarrollo de este precepto constitucional, la jurisprudencia ha sido consistente en requerir la prueba de tres elementos para imputar responsabilidad al Estado: i) El hecho dañoso, ii) el daño y iii) el nexo causal entre el primero y el segundo.*  *Siguiendo el soporte fáctico de la demanda y las imputaciones concretas dirigidas en contra de los demandados, conviene analizar la presente demanda bajo el título de imputación general de la falla del servicio.*  *La falla del servicio como título jurídico de imputación general de responsabilidad, es entendida como el incumplimiento de un deber jurídico a cargo del Estado. La teoría la define como la conducta positiva o negativa consistente en la falta de prestación o prestación ineficiente, irregular o tardía de un servicio público materializada en situaciones fácticas que suponen a la vez la afectación negativa de un interés jurídico protegido.*  *La responsabilidad estatal se sujeta en concreto a la demostración de la falla en el servicio de la administración, adicionado a la demostración del perjuicio y la relación de causalidad entre éste y aquélla. En otros términos, debe probarse en primer nivel que el servicio funcionó mal, no funcionó o fue inoportuno y que por una de estas circunstancias se produjo el daño, de ahí que no pueda alegarse cualquier falta u omisión sino aquella que haya sido determinante para la producción del perjuicio.*  *En esta medida, corresponde a la parte actora determinar y a su vez probar la falla administrativa alegada, comprobando una omisión o un actuar negligente de esta Entidad; así lo ha indicado el Consejo de Estado en providencia del 28 de abril de 2005, CP. María Elena Giraldo, Rad. No. 15445:[[15]](#footnote-15)*  *Conforme lo anterior, y verificado el material probatorio allegado, se tiene que la parte demandante no imputa falla alguna a la Entidad pública que represento, por cuanto, en primer lugar no es clara en señalar la fuente del daño que alega en su demanda, ni a cuál de las partes demandadas se le imputa.*  *En esta medida, no es consistente la formulación de imputación de responsabilidad pues no ubica el nexo en ninguno de los demandados específicamente, lo que conlleva a que sea incongruente la demanda pues no se demuestra a cuál de todas las formulaciones de responsabilidad responde su reclamo indemnizatorio.*  *Teniendo en cuenta lo expuesto en este acápite, concluimos que no existe prueba alguna que acredite los supuestos de hecho invocados con la demanda de los que se pueda derivar responsabilidad para mi representada, por cuanto no existe, ni es posible que exista prueba alguna que del comportamiento activo o pasivo de la Agencia Nacional de Infraestructura se hubieran causado los perjuicios alegados por la demandante.* |
| *INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL POR PARTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - NO SE PRESENTA FALLA O FALTA EN EL SERVICIO A CARGO DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA*  *En el presente caso, como quiera que no se encuentra probada la falla en el servicio por parte de esta Agencia, no es posible si quiera inferir que existe responsabilidad patrimonial por parte de la Entidad.*  *Esta excepción se sustenta también en el hecho que prueba el ya mencionado del Gerente de Carrtero 2 de esta Entidad.*  *Frente a esta excepción argumentamos que no es posible predicar una falla en el servicio de la Agencia Nacional de Infraestructura frente al alegado hecho de la falta de mantenimiento de la vía, mucho menos no se puede predicar falla del servicio de la ANI sobre estos presuntos hechos, debido a que esta Agencia no tiene dentro de sus responsabilidades administrativas la realización de mantenimiento o señalización en esa ruta vial.*  *Dentro del manejo de la red vial del País existen niveles de competencia, de tal forma que la administración, manteniendo y operación de las carreteras corresponde a diferentes entidades, de conformidad con diversos criterios, que no es del caso exponer aquí.*  *Lo cierto es que esas competencias, en lo que tiene que ver con la vía SARDINATA - CÚCUTA en el Km 16+726 está claramente a cargo del IVÍAS en virtud del contrato No. 1439 de 2008. suscrito ente el INVÍAS y la UNIÓN TEMPORAL ESCC. y con esto, es evidente que la ANI no es la Entidad competente para intervenir el tramo mencionado. La competencia vial sobre este trecho de la red vial corresponde al INVÍAS.*  *En consecuencia, la ANI no puede, de ninguna manera ser llamada a responder por actos u omisiones cuya responsabilidad está en cabeza de otra Entidad Estatal.* |
| *INEXISTENCIA DE NEXO CAUSAL ENTRE EL DAÑO CAUSADO Y LA ACCIÓN U OMISIÓN POR PARTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA*  *Tratándose de responsabilidad Estatal, es fundamental acreditar el nexo causal entre el daño alegado y la actuación y/o omisión de la entidad estatal llamada a juicio.*  *El problema en la relación de causalidad, surge a partir de la premisa lógica de que no está llamado a resarcir un daño aquel que no ha contribuido a su realización, de manera que siempre debe existir un ligamen entre el daño causado y el hecho que se atribuye a quien debe responder. Esa relación necesaria se ha denominado nexo causal y se ubica como un elemento imprescindible que debe ser acreditado en todos los casos para efectos de estructurar la responsabilidad, bien sea objetivo o subjetivo.*  *En este sentido, el Consejo de Estado ha reiterado:[[16]](#footnote-16)*  *De la anterior cita jurisprudencial se evidencia la necesidad de establecer un nexo causal entre el daño alegado y el llamado a juicio para atender tal reparación, vinculo que en el presente caso no se configura respecto de la Agencia Nacional de Infraestructura, pues no se logra demostrar la forma en la cual una actuación y/u omisión de la Agencia influyó directamente en la causación del daño.*  *En este sentido, y de conformidad con los argumentos de defensa desplegados a lo largo del presente escrito, como no existe nexo causal entre el accidente y las actuaciones y/u omisiones de la Agencia Nacional de Infraestructura, se debe concluir que existe falta de legitimación en la causa por pasiva de la ANI y como consecuencia, las pretensiones de la demanda no deben estar llamadas a prosperar respecto de mi representada.* |
| *FALTA DE MATERIAL PROBATORIO*  *Dentro del plenario no se aportan las pruebas pertinentes, conducentes y útiles que permitan inferir que el accidente ocurrió por alguna acción u omisión de parte de esta Agencia* |
| ***EXCEPCIÓN GENÉRICA***  *En cualquier caso, solicito al respetable Despacho que con base al* artículo 282 *del Código de General del Proceso, sea declarada de oficio la prosperidad de cualquier otra excepción que resulte probada durante el trascurso del presente caso* |

Llamó en garantía a la aseguradora QBE seguros.

* + 1. El apoderado de **QBE SEGUROS** (LLAMADO EN GARANTIA) dijo:

*“(…) Me opongo a todas las pretensiones de la demanda, como quiera que carecen de fundamento jurídico.*

*Por consiguiente, al desestimar todas y cada una de las declaraciones, peticiones y condenas impetradas, tanto principales como subsidiarias, solicito que se condene al demandante en costas y agencias en derecho.*

*Lo anterior, toda vez que como se expondrá, no existe responsabilidad del asegurado en el accidente reclamado y ante la ausencia de responsabilidad de éste no se activa la cobertura de responsabilidad civil extracontractual de la póliza que se pretende afectar, además, no se ha probado los perjuicios pretendidos. Finalmente, en el evento hipotético y poco probable que se demuestre en los procesos que existe responsabilidad del asegurado, esta necesariamente deberá ser concurrente con la responsabilidad de la víctima. (…)”*

Propuso como **excepciones:**

EXCEPCIONES PREVIAS

|  |
| --- |
| *FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA*  *Tras el análisis del traslado del llamamiento en garantía se encuentra que se está ante la excepción previa denominada "Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva". Esto, en el entendido que como es expuesto y probado por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en la contestación de la demanda, "el lugar donde se presentaron los hechos motivo de esta controversia no corresponden a ninguna de las vías entregadas en concesión por la ANI, más aun, teniendo en cuenta que las obras que se adelantaban en dicho tramo, correspondían a labores en desarrollo del Contrato 1439 de 2008, suscrito entre el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y la Unión Temporal ESCC (...)" y por tanto no hay responsabilidad alguna en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) que permita que ésta sea parte pasiva del proceso.* |

**EXCEPCIONES DE FONDO**

|  |
| --- |
| ***EXCEPCIONES DE MERITO A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA Y FUNDAMENTOS DE DERECHO***  *Solicito a la señora juez que al momento de dictar sentencia, además de pronunciarse sobre las excepciones que no habiéndose propuesto se logren probar a lo largo del proceso (art 282 CGP y 187 ley 1437 de 2011) declare prosperas las excepciones que enseguida enuncio.* |
| ***INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN RECLAMADA***  *Hay ausencia de responsabilidad de parte de Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) toda vez que como se observa en las pruebas aportadas al proceso, el incidente que da lugar al mismo ocurrió como consecuencia del exceso de velocidad del vehículo de placas SWA 317 y de deficiencias en su mantenimiento, lo que impidió al conductor del mismo conservar el control del vehículo al tomar la curva en la que sucedió el siniestro, situación la cual es reprochable en términos de la norma de tránsito y transporte colombiana, esto según la ley 769 de 2002.*  *De esta forma, establece la jurisprudencia del Consejo de Estado respecto a la falla del servicio (Sección Tercera, Sentencia No. 85001-23-31-000-1993-00074 de 24 de febrero de 2005, CP Ramiro Saavedra Becerra entre otras) y el artículo 90 de la Constitución, los requisitos para que opere la responsabilidad de las entidades del Estado. De igual forma, el Código Civil colombiano en su artículo 2341 que[[17]](#footnote-17)*  *Es así, como se establece, que los elementos de la esencia de la responsabilidad civil extracontractual son: 1. El hecho contrario a derecho; 2. La imputabilidad; 3. El daño, y; 4. La relación causal; elementos con los que a falta de uno siquiera no se puede referir a dicha institución.*  *Es lo que ocurre en el caso en estudio, en el cual al estar ausentes el hecho contrario a derecho, la imputabilidad del demandado, la relación de causalidad entre estos y el daño reclamado, no es viable endilgar responsabilidad a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).*  *Adicionalmente, partiendo de los hechos y pruebas de la demanda, en las que se evidencia que el incidente por el cual se pretende la indemnización ocurrió como consecuencia del exceso de velocidad del vehículo de placas SWA 317 y de deficiencias en su mantenimiento lo que impidió al conductor del mismo conservar el control del vehículo al tomar la curva en la que sucedió el siniestro, siendo estas actuaciones contrarias a las normas de tránsito y siendo la posible causa del accidente, se encuentra que el reclamante se expuso imprudentemente al riesgo, generando con esto el accidente, lo que no puede derivar en la obligación de parte de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o de la aseguradora de pagar algún tipo de indemnización.*  *Respecto a esto, es claro que se constituye como una causal de exoneración de responsabilidad, la denominada "culpa de la víctima", toda vez que como se mencionó con anterioridad, ésta rompe el nexo causal entre el hecho generador y el daño. Esto, ha sido reconocido así por el Consejo de Estado (9 de junio de 2010 CP Gladys Agudelo exp 18375) y la Corte Suprema de Justicia, En Sentencia de 16 de diciembre de 2010 exp. 00042-01, como también por el artículo 2357 del Código Civil colombiano, el cual señala que "la apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente."* |
| *OBJECIÓN A ESTIMACIÓN DEL PERJUICIO*  *Manifiesto a la Señora Juez que objeto la estimación de perjuicios presentada por la parte demandante, para lo cual especifico razonadamente la inexactitud que se le atribuye a cada concepto:*  *Frente a los perjuicios patrimoniales daño emergente y lucro cesante: Se trata de una estimación infundada en la medida que un daño inexistente, por ser carente de certeza y de juridicidad, no puede ser cuantificable. Para que un perjuicio sufrido por determinada persona tenga entidad o valor estimable es necesario que el mismo sea real y cierto, de lo contrario se trata de una simple elucubración que carece de sustento, en cuanto que lo que no existe no puede medirse. De ahí que el valor asignado al supuesto daño sufrido no pueda hacer prueba del mismo ni pueda ser tenido en cuenta por la señora Juez.*  *Con esto nos referimos al hecho que no hay prueba alguna en el proceso que permita establecer si la víctima devengaba los ingresos pretendidos, careciendo estos de certeza, por lo que no es posible la tasación de un perjuicio que carece de certeza y por tal no es indemnizable, pues tal como lo han establecido las altas Cortes para ser indemnizable, el daño tiene que ser cierto, cosa que para el caso en estudio se extraña.*  *Frente a los perjuicios extrapatrimoniales: Si bien el alcance del juramento estimatorio no incluye la estimación de los perjuicios extrapatrimoniales pues la tasación de estos depende del "arbitrum judiéis", pasamos a pronunciarnos frente a los mismos en la medida que estos fueron presentados por la demandante.*  *Nos oponemos a la estimación realizada por el demandante en la medida que como se ha señalado en este escrito, al no haber ocurrido el daño como consecuencia del actuar culpable de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y ante la inexistencia del vínculo de causalidad se hace imposible que dichos perjuicios sean indemnizados por la afectación de la póliza emitida por QBE Seguros S.A.*  *Nos oponemos también a la estimación de la cuantía de los perjuicios extrapatrimoniales realizados por el demandante, pues "los topes señalados son guía para la jurisprudencia, pero no obligan. La determinación de la cuantía le corresponde al juez en ejercicio de su facultad discrecional que está enmarcada dentro de las circunstancias del caso"[[18]](#footnote-18). Así mismo, haciendo honor a los principios del precedente judicial, la tasación de los perjuicios alegados debe ajustarse a los parámetros establecidos por el Consejo de Estado en jurisprudencia reiterada, específicamente en el pronunciamiento del 28 de enero de 2015, en donde el Consejero Ponente Jaime Orlando Santofimio Gamboa desarrolla los parámetros sobre los cuales existe derecho a la indemnización de perjuicios extrapatrimoniales y sus montos dependiendo de los grados de parentesco o cercanía de los reclamantes y la víctima, parámetros los cuales discrepan de los pretendidos por la parte demandante.*  *Finalmente, tal como se ha manifestado por las altas cortes en jurisprudencia reiterada[[19]](#footnote-19),* no es suficiente demostrar un vinculo determinado con la persona de quien se dependía económicamente, *v.* gr., cónyuge, compañero permanente, padres e hijos, para obtener la compensación por daño moral. *Es doctrina constante el hecho que "es necesario probar por lo menos con hechos indiciarlos que realmente existía una situación afectiva, sentimental, moral, de tal intensidad, que al producirse la muerte, esa situación resulta gravemente afectada y debía presumirse que causa, pues una aflicción, verbigracia, el trato especial que se daban los compañeros, el afecto reciproco, o la manera como existían las relaciones personales entre quien daba la ayuda y quien la recibía'", cosa que no ocurre para el caso en concreto y por tanto, además de los argumentos ya presentados, el perjuicio pretendido no es imputable ni a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ni a QBE Seguros.* |

* + 1. El apoderado del **INVIAS** dijo:

*“(…) Me opongo:*

* *A que se declare patrimonialmente al Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, responsable de los graves perjuicios causados a los demandantes por los hechos ocurridos el día 20 de julio del año 2011.*
* *A que el instituto nacional de Vías INVÍAS reconozca, liquide y pague suma alguna de dinero por los perjuicios morales, daño de la vida en relación, daño perdida de oportunidad y lucro cesante.*

*De acuerdo con el contenido de la demanda y por cuanto hasta este momento procesal, se carece de las pruebas o evidencias, que nos obliguen a tomar decisiones diferentes (…)”*

Propuso como **EXCEPCIONES**:

|  |
| --- |
| *CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA*  *Como se evidencia en este caso, nos encontramos ante la causal excluyente de responsabilidad denominada CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA, la cual se presenta debido falta de precaución y negligencia al no mantener el tracto camión en óptimo estado técnico - mecánico, lo cual produjo como consecuencia la falla en el sistema de frenos, al igual que falta de pericia y destreza del conductor, siendo esta determinante al momento accidente.*  *Es un hecho notorio que la conducción de un vehículo es una actividad peligrosa y a ello debe sumarse que el presunto accidente ocurrió a las 18: 50 horas, es decir en horas de la tarde, en las cuales juegan un papel importante la reducción del campo visual y la fatiga del conductor.*  *De acuerdo al material probatorio aportado, por el actor, tenemos como prueba de la excepción propuesta:*   1. *Informe Policial de Accidente de Tránsito No 0907946, numeral 12 HIPOESIS COD. CAUSA 202 y 301, del informe, nos dice que la causa es "falla en los frenos, ausencia total o parcial de señales".* 2. *En la investigación de la Fiscalía General de la Nación caso No 5472061061062201180108 de fecha 20/07/2011, en el numeral 4. INFORMACIÓN OBTENIDA SOBRE LOS HECHOS (Breve descripción) tenemos: "Según testimonios de transeúntes el accidente se ocasiono al parecer por exceso de velocidad y debido a la topografía de la vía".*   *3. Y en el FORMULARIO ÚNICO DE RECLAMACIONES DE LOS PRESTADORES DE SERVICIO DE SALUD POR SERVICIOS PRESTADOS A VICTIMAS DE EVENTOS CATASTRÓFICOS Y ACCIDENTES DE TRANSITO PERSONAS JURÍDICAS - FURIPE DEL MINISTERIO DE PROTECCIÓN SOCIAL, vista folio 402, 403, en el numeral III. DATOS DONDE OCURRIO EL EVENTO CATASTRÓFICO O ACCIDENTE DE TRANSITO, Enunciar las principales características del Evento/Accidente: EL CONDUCTOR DEL TRACTO MULA EN MOVIMIENTO QUE SUFRE ACCIDENTE DE TRÁNSITO AL QUEDAR SIN FRENOS PERDIENDO EL CONTROL DE LA VÍA.*  *No es posible admitir dos versiones diferentes sobre la causa del lamentable accidente ante dos organismos del estado, uno para hacer efectivo un derecho y otra versión buscando indemnización del estado ante la jurisdicción contenciosa administrativa por los mismos hechos. Considerando que la versión cierta corresponde a la consignada en el formulario único, FURIPE, y la causa eficiente del accidente es sin duda la falla del sistema de frenado del automotor, que coincide con la presentad en el Informe Policial de Accidente de Tránsito No 0907946*  *Es de resaltar, que no reposa en el expediente el Certificado Técnico- mecánico del vehículo de placas SWA-317, modelo 1971, marca Ford, ya que en este diagnóstico se evalúa el motor y su funcionamiento, el sistema de frenos, el agarre de las llantas, alineación, balanceo, del estado de la carrocería, de los cinturones de seguridad y la alineación de las luces, y de igual manera se verifica la emisión de gases y al no tener el certificado no es posible determinar si se está conduciendo un vehículo en condiciones técnico-mecánicas óptimas o defectuosas, siendo esta revisión de gran importancia porque se trata de un vehículo modelo 1971 con 40 años de servicio, el cual debería estar retirado de las vías por su eminente deterioro y ser una amenaza de peligro para el conductor y los usuarios de la vía.*  *la Revisión Técnico Mecánica de un vehículo es un procedimiento obligatorio que utilizan las autoridades colombianas para saber si los vehículos poseen las condiciones mecánicas óptimas para poder circular por las vías públicas y privadas del país, y de esta manera evitar posibles accidentes de tránsito por causa de fallas mecánicas que puedan presentarse.*  *La revisión Técnico - mecánica se encuentra reglamentada en la* LEY 769 DE 2002 de Agosto 6 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones "ARTÍCULO 28. CONDICIONES TÉCNICO-MECÁNICA, DE GASES Y DE OPERACIÓN. Modificado por el art. 8, Ley 1383 de 2010. Para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan las autoridades ambientales.  *Igualmente es de destacar, que no se presenta examen de embriaguez, que permita determinar si el conductor del vehículo se encontraba bajo efectos producidos por el alcohol o las drogas, o sustancias estupefacientes, alucinógenas o hipnóticas, tal como lo establece* la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", en su Artículo 149 DESCRIPCION: ..."En todo caso en que produzca lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, la autoridad de tránsito deberá enviar a los conductores implicados a la práctica de la prueba de embriaguez, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no dé cumplimiento a esta norma. |
| *INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD POR PARTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS*  *En efecto, al Instituto Nacional de Vías, no le es imputable el presunto accidente sufrido por el señor JUVENAL DIAZ CARDONA y su hijo KEVIN ALONSO DIAZ CARDONA QEPD), por cuanto el mismo obedeció falla mecánica del tracto camión de placas SWA-317, modelo 1971, marca Ford, unido al exceso de velocidad con que se desplazaba este ciudadano por el sector, hechos que acaecieron, por su conducta imprudente, por la inobservancia de su parte de los reglamentos de tránsito y de la señalización, tales actuaciones irregulares, se constituyen, respecto al Instituto Nacional de Vías, en un hecho extraño, pues sobre la conducta que asumen los conductores en los desplazamientos que hacen en las carreteras del orden nacional, como la que nos ocupa, no puede interferir mi mandante conductores, que como se ratifica, en el presente caso, el Instituto Nacional de Vías, no tuvo incidencia en la causa que dio lugar a que se presentaran los hechos, se rompe de contera el nexo causal, por una causa extraña, o sea, la falla mecánica en el sistema de frenos , el exceso de velocidad al conducir su vehículo e sin observar en lo más mínimo las normas de tránsito y la señalización existente. Para darle fuerza vinculante a esta excepción, me remito, Igualmente, a los argumentos expuestos al proponer la excepción de CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA* |
| *CULPA DE UN TERCERO*  *La entidad demandada Instituto Nacional de Vías ha cumplido y está cumpliendo en la actualidad con sus funciones, ajustándose a la ley y a los requerimientos técnicos realizando permanentemente un mantenimiento periódico sobre sus vías nacionales a través de obras de conservación que garantizan la protección y seguridad al usuario de las mismas. Dichas obras de mantenimiento se realizaban en la vía en mención a través del contrato de obra No. 1439 - 2008, Contrato de interventoría No Contrato No.1908 - 2008 vigentes para la fecha del lamentable accidente.*  *•Contrato de obra No.1439 – 2008 Contratista: UNION TEMPORAL ESCC, NIT 900.231.668-5 (INTEGRADO POR ESGAMO LTDA. INGENIEROS CONSTRUCTORES, NIT 800.019.654.-2 - CONCRETOS PREESTORZADOS DE CENTROAMERICA S.A. "COOPRECA S.A." NIT 57.594.-1 (MINISTERIO DE FINAZAS PUBLICAS DE GUATEMALA) SUBSUELOS S.A., NIT 860.015.576-6-JOSE LEONIDAS NARVAEZ MORALES, CC 10.533.298). Objeto: "MODULO 3, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LAS CARRETERAS CUCTA - PUERTO SANTANDER (SECTOR PR2+0900-PUERTO SANTANDER) CODIGO 5507, AGUACLARA - OCAÑA CODIGO 7007, OCAÑA - ALTO EL POZO - SARDINATA, CODIGO 7008- SARDINATA - EL ZULIA) CODIGO 7009; RIONEGRO - SAN ALBERTO CODIGO 45 A 08 Y OCAÑA - CONVENCION (SECTOR LA ONDINA -CONVENCION) CODIGO 70NSO1."*  *• Contrato de interventoría No. 1908-2008 Interventor: CONSORCIO INTERVAL CJ, NIT 900.246.114-9, INTEGRADO POR JOYCO LTDA. NIT 860067561-9 , CONSULTECNICOS S.A. 860014285-3 Objeto: INTERVENTORIA PARA EL MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LAS CARRETERAS CUCUTA - PUERTO SANTANDER (SECTOR PR2+0900-PUERTO SANTANDER) CODIGO 5507, AGUACLARA - OCAÑA CODIGO 7007, OCAÑA - ALTO EL POZO - SARDINATA, CODIGO 7008- SARDINATA - EL ZULIA) CODIGO 7009; RIONEGRO*  *- SAN ALBERTO CODIGO 45 A 08 Y OCAÑA - CONVENCION (SECTOR LA ONDINA -CONVENCION) CODIGO 70NSO1."*  *Como consecuencia de dichos contratos las firmas contratadas tenían la obligación de señalizar y mantener el tránsito en el sector contratado, de acuerdo al contrato de obra No. 1439 - 2008 , el cual en su reza: "CLAUSULA DECIMA SEGUNDA: VALLAS INFORMATIVAS.- El CONTRATISTA se obliga a suministrar e Instalar a su costa, en un término máximo de veinte (20) días calendario contados a partir de la fecha de iniciación de la obra, dos (2)* valla de *información, sobre aspectos generales de la obra e inversión quadelanta a través del INSTITUTO, de acuerdo con las especificaciones señaladas en la Resolución No. 003555 del 22 de noviembre de 2005 proferida por el Ministerio de Transporte. PARAGRAFO: Desde la orden de iniciación de las obras y hasta la entrega definitiva de las mismas al INSTITUTO, para guiar el tránsito y como prevención de riesgos de los usuarios y personal que trabaja en la vía en construcción, el CONTRATISTA está en la obligación de señalizar v mantener el tránsito en el sector contratado, de acuerdo con las estipulaciones y especificaciones vigentes sobre la materia. Desde ese momento el CONTRATISTA es el único responsable en el sector contratado de la conservación, señalización y el mantenimiento del tránsito. El incumplimiento de esta obligación durante la ejecución del contrato, causará al CONTRATISTA la imposición de multas proporcionales al valor del contrato y/o al de los daños sufridos por el INSTITUTO, sin perjuicio de la responsabilidad civil extracontractual".* |
| *RUPTURA DEL NEXO CAUSAL*  *No se puede atribuir al ente Público una falla en el servicio por los perjuicios causados a el señor JUVENAL DIAZ CARDONA y al joven KEVIN ALONSO DIAZ CARDONA (QEPD), pues para que exista la llamada falla en el servicio se requiere de una relación directa causa a efectos, es decir, que el daño antijurídico sea producto de un actuar o de una negligencia (acción u omisión) que permita atribuir que ese resultado dañoso fue consecuencia de la conducta de la Administración Pública la cual no es dado para este caso, como quedó establecido la causa eficiente del lamentable accidente es la falla del sistema de freno del tracto camión y donde jugó un papel importante la actuación directa de la víctima al conducir a alta velocidad posiblemente sobrepasando los límites permitidos; la conducción de un vehículo es una actividad inherentemente peligrosa en la cual la pericia para manejar juega un papel importante y no estuvo presente para reaccionar en la vía que se encontraba en buenas condiciones, no acató la señalización, ni tubo precaución, concurriendo su impericia en la conducción del vehículo, además si sumamos que NO conocemos el estado técnico - mecánico del camión de placas SWA-317, modelo 1971, del cual han transcurrido más de 40 años de uso, que acredite su buen estado antes del accidente, ya que NO existe prueba concluyente, como lo es la Revisión Técnico-mecánica.*  *Del acervo probatorio, se puede inferir que no existe la prueba idónea que determine la relación de causalidad entre los daños sufridos por el vehículo y el accidente en la citada vía como consecuencia de una falla del servicio.*  *De tal manera mi representada no es culpable de los hechos sin fundamentos objeto de la demanda, ni se le puede atribuir responsabilidad alguna por la ocurrencia de los mismos.*  *De otro lado, es claro que las personas de derecho público quedan exoneradas de responsabilidad cuando se establece que el hecho no le es atribuible, lo cual rompe la relación de causalidad, presupuesto necesario para establecer la existencia de la misma. Así las cosas y con fundamento en lo expuesto, solicito con todo respeto al Honorable Juez Administrativo, que la entidad que represento, Instituto Nacional de Vías, se le exima de toda responsabilidad en el proceso de la referencia.* |

* 1. **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**
     1. El apoderado de la **PARTE ACTORA** manifestó:

*“(…) TERCERO: el día 13 de abril el despacho recibe copia autenticada del proceso penal que se llevaba en la Fiscalía 6a seccional de Cúcuta Norte de Santander, cumpliendo el actor con esa carga.*

*CUARTO: El día 26 de abril de 2018, se lleva acabo audiencia de pruebas del proceso de la referencia, donde se toman los testimonios del Señor GABRIEL BALLESTEROS CASTILLA, quien fungió como Ingeniero residente de la UT ESCC para la época de los hechos, como testigo de la parte accionada y el testimonio del Señor CARLOS EDUARDO MALDONADO ESCOBAR, testigo d la parte actora y quien es el propietario del tracto camión de placas SWA 317.*

*QUINTA: De las pruebas documentales, aportadas se puede establecer la responsabilidad que le asiste a las demandadas INVIAS y la Unión Temporal ESCC, por la falta de previsión en la señalización vial por afectación de la vía por una obra pública, tal cual como lo señala el Capítulo IV del manual de señalización vial expedido por el Ministerio de Transporte, lo cual se puede evidenciar con el informe de accidente de tránsito No 0907946 de fecha 20 de julio de 2011 donde se detalla claramente que una de las hipótesis del accidente del tracto camión donde perdiera la vida el joven LKEVIN ALONSO DIAZ CARDONA, era la falta de señalización en la vía lo cual pudo apreciar el policía de tránsito que elaboró el informe.*

*SEXTO: Pese a que la vía donde sucedió el accidente se encontraba en buen estado, pues lo dicho por el testigo de la demandada GABRIEL BALLESTEROS CASTILLO, quien afirma en su declaración que la vía estaba pavimentada y demarcada, lo cual no es cierto ya que si se observan las fotografías aportadas por el actor y los accionados ambas coinciden en ser las mismas pues es el lugar de los hechos de lo cual se ratificó el testigo arriba mencionado, pero si se observan detenidamente, nos podemos dar cuenta que la carretera no tenía demarcación que dividiera los carriles ni demarcara los bordes de la vía, por lo tanto no es cierto lo dicho por el testigo.*

*SEPTIMO: Manifiesta el testigo GABRIEL BALLESTEROS CASTILLO, que se enteró del accidente al día siguiente 21 de julio de 2011 y que se dirigió al lugar de los hechos y procedió a realizar registro fotográfico de lo sucedido, así mismo que se había organizado una señalización de obra porque para el día 20 de julio de 2011, el municipio de Sardinata se encontraba en fiestas y que se colocaron unas señales para salvaguardar la vida de los obreros, manifiesta que en el lugar del accidente se estaba construyendo un filtro detrás de la cuneta para lo cual se colocó una cinta para que algún peatón no se cayera a la zanja, de los dicho por ese testigo debo manifestar que no es claro lo que dice sobre qué clase de señalización se colocó en la obra afectada, solo se limita a decir que su colocaron varias señalizaciones de lo cual no es cierto pues en las fotografías aportadas por ambas partes, no se ve que existan señalización de tipo preventivo que indique que hay una afectación a la vía publica lo cual pueda persuadir a los conductores, solo en las fotografías que tomo el Señor GABRIEL BALLESTEROS CASTILLO, el día 21 de julio de 2011, en calidad de ingeniero residente de la UT. ESCC, a folio 226, se evidencia que hay solo dos señales de tránsito las cuales son móviles, es decir no son verticales fijas al suelo tipo colombina y que además son señales de tipo reglamentario, no son de tipo preventivo, como deberían realmente estar, así mismo toma fotografías de fecha 20 de julio de 2011 desde las 13:20 horas hasta las 13:28 horas en los folios 237 a 242, es decir horas antes del accidente, donde se puede observar claramente que en ese tramo de la vía no había señalización alguna que advirtiera a los conductores, que había una afectación a la vía por obra pública, es decir que lo dicho por el testigo GABRIEL BALLESTEROS CASTILLO, es falso ya que no se observa fotografía que demuestre que si había señalización, lo único que se puede observar es que en las fotografías a folios 237 a 242, es la instalación de unas cintas a un lado de la cuneta antes del escombro producto de la perforación de la vía por la construcción del filtro que mencionó el testigo, cintas que no cumplen cabalmente como señales de tránsito preventivas de las cuales hace referencia el capítulo IV del manual de señalización vial por afectación de la vía por obra pública, manual que reconoce claramente el testigo GABRIEL BALLESTEROS CASTILLO.*

*OCTAVO: De igual manera se contradice el testigo GABRIEL BALLESTEROS CASTILLO, cuando la Señora Juez le pregunta que si había colocado acordonamiento sobre la vía, algo que distrajera la vista del que condujera, manifestando que no, contradiciendo lo dicho anteriormente cuando afirma que la vía se encontraba acordonada, en muchas partes de la intervención del testigo manifiesta que la señalización de la vía se reforzó porque ese día eran fiesta en el Municipio de Sardinata, pero no aporta algún tipo de prueba así se sumaría que demuestre su dicho, manifiesta el testigo que la vía ya la habían terminado pero que se hizo una adición para construir un filtro detrás de la cuneta, pero que la vía no había sido intervenida y que igualmente el escombro dejado por la perforación a la vía se había dejado en la cuneta y que no tocaba la vía en su carril, lo cual es falso, ya que si observamos detenidamente el registro fotográfico aportado por las partes, se puede ver claramente que la vía si está siendo afectada por obra pública y que el escombro producto de la perforación a dicha vía se encuentra en una parte del carril derecho de la vía en el sentido Sardinata Cúcuta ver folios 237 a 242. De lo anterior debo decir que el capítulo IV del manual de señalización vial establece lo*

*Siguiente: "Los dispositivos para la regulación del tránsito, deberán ubicarse con anterioridad al inicio de la obra, permanecer durante la ejecución de la misma y serán retirados una vez cesen las condiciones que dieron origen a su instalación. Cuando las operaciones se realicen por etapas, deberán permanecer en el lugar solamente las señales y dispositivos que sean aplicables a las condiciones existentes y ser removidas o cubiertas las que no sean requeridas. De 10 anterior*

*podemos decir que no se cumplió con dicho mandato toda vez que se puede evidenciar con el registro fotográfico aportado por las partes que no se ve ningún tipo de señalización de carácter preventiva que advierta la afectación a la vía por obra pública.*



*NOVENO: Dice el testigo GABRIEL BALLESTEROS CASTILLO, que el manual de señalización de INVIAS solicita que sean 13 señales que se deben instalar en la afectación a una vía por obra pública, pero de lo dicho no aporta prueba que lo demuestre lo cual no tiene sustento probatorio, igualmente hace conclusiones de las causas del accidente argumentando que posiblemente el tracto camión tuvo una falla de frenos, para lo cual se contradice, ya que posteriormente la Señora Juez le pregunta que cuando llegó al lugar de los hechos habían huellas de frenado para lo cual manifestó que solo prácticamente frente al sitio, de lo dicho por el testigo se puede deducir que el tracto camión de placas SWA 317 no presentaba falla de frenos ya que el testigo afirma la existencia de la huella de frenado.*

*DECIMO: De la contestación y presentación de excepciones por las demandadas, todas aseguran que las causas del accidente, se dieron por falla en el sistema de frenos y exceso de velocidad, para lo cual debo manifestar que ninguna de las demandadas tiene la capacidad técnica y profesional para asegurar tales hechos, pues no aportan pruebas que demuestren su dicho y que lo infieren por las condiciones en que quedo el tracto camión accidentado, ya que todos afirman que el mismo quedó desintegrado, sobre lo cual debo manifestarle a la Señora juez, que la noche di accidente, para poder recuperar el cuerpo sin vida del joven KEVIN ALONSO DÍAS CARDONA, la Defensa Civil que fue el organismo de socorro que atendió el accidente, les tocó que desintegrar la cabina del tracto camión con maquinaria especializada para poder sacar el cadáver.*

*UNDECIMO: Es de anotar que la hora de ocurrencia del accidente del tracto camión de placas SWA 317 fue aproximadamente a las 18:50 horas, es decir ya era de noche y la visibilidad de la vía disminuye un poco, para lo cual se hacía necesario que el contratista de la obra por instrucciones de INVIAS, debía igualmente señalizar la vía afectada por la obra con señales o dispositivos luminosas tal cual como lo establece el capítulo IV punto 4.4 del manual de señalización vial: "El desarrollo de obras genera con frecuencia condiciones peligrosas en horas de oscuridad o en condiciones atmosféricas adversas, por lo tanto es necesario complementar las señales verticales y los elementos de canalización con dispositivos luminosos, tales como reflectores, luces permanentes y luces intermitentes o de destello'. De lo cual las demandadas hicieron caso omiso de dicho manual, pues ni si quiera el encargado de la obra tuvo la intención de instalar mechones de fuego a una distancia moderada que advirtiera la afectación de la vía por una obra pública.*

*DECIMO SEGUNDO: De las declaraciones rendidas por el Señor GABRIEL BALLESTEROS CASTILLO, la Señora juez debe restarle credibilidad ya que en muchas de sus intervenciones se contradice y falta la verdad y hace conclusiones del accidente sin tener fundamentos de prueba que ratifiquen su dicho, pero lo que sí reconoce al igual que las demandadas en su escrito de contestación, es que si se había dejado un escombro producto de la perforación de la cuneta para la construcción de un filtro, escombro que no se señalizó correctamente obstruyendo parte de la carril de la vía, generando así una situación de riesgo para los peatones, conductores y demás usuarios de la vía, cabe resaltar que es una obligación del Estado mantener correctamente señalizadas todas las vías del país y más aún cuando exista una afectación a la vía por una obra pública.*

*DECIMO TERCERO: De la copia del expediente del proceso penal autenticado por la Fiscalía 6a Seccional de Cúcuta Norte de Santander, se encuentran copia del certificado de la revisión tenicomecanica y de gases a folio 42 de dicho expediente la cual fue aportada por el Señor CARLOS MALDONADO ESCOBAR, junto con la copia de la Licencia de tránsito y del Soat, claramente se ve que tenía vigente la certificación tecnicomecanica y de gases.*

*De todo lo anteriormente expuesto en estos alegatos y con las pruebas aportadas y tenidas en cuenta por su honorable Despacho, es suficiente para demostrar la omisión en la que incurrieron las demandadas, al no señalizar correctamente la vía Cúcuta Sardinata, más exactamente en el kilómetro 16 más 726 donde ocurriera el accidente de tránsito, donde perdiera la vida el joven KEVIN ALONSO DIAZ CARDONA y resultara gravemente lesionado el Señor JUVENAL DIAZ CARDONA, es por eso señora Juez que solicito a Usted profiera condena en contra de las demandadas INTITUTO NACIONAL DE VIAS INVIAS y a las sociedades, ESGAMO LTD, CONCRETOS PREESFORZADOS DE CENTROAMERICA S.A "COPRECA", SUBSUELOS S.A y al Señor RAFAEL AUGUSTO ZAFRA DULCEY, quienes hacían parte de la Unión Temporal ESCC, para que respondan patrimonialmente. (…)”*

* + 1. La parte demandada **UNIÓN TEMPORAL ESCC (ESGAMO INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.S. – COPRECA S.A. – SUBSUELOS S.A. Y JOSÉ LEONIDAS NARVAEZ MORALES** manifestó:

*(…)De las múltiples pruebas que obran el expediente, incluso de las aportadas por la parte demandante, así como de los testimonios rendidos por los señores GABRIEL BALLESTEROS CASTILLO y CARLOS EDUARDO MALDONADO ESCOBAR, observamos elementos materiales probatorios suficientes para acreditar y afirmar con toda certeza que la Unión Temporal ESCC, y las compañías que la conforman, no tienen responsabilidad alguna en los daños que sufrieron los demandantes como consecuencia del lamentablemente accidente que ocurrió el veinte (20) de julio de 2011 alrededor de las 18:50 horas, en la vía que de Ocaña conduce a la ciudad de Cúcuta, a un poco más de dieciséis (16) kilómetros del municipio de Sardinata, y en el cual falleció el joven KEVIN DÍAZ CARDONA (Q.E.P.D.).*

*En primer lugar, es importante anotar que se acreditó con las pruebas documentales que reposan en el expediente, en especial con (i) el informe policial de accidentes de tránsito No. 0907946 de fecha julio 20 de 2011, realizado por el patrullero JOHN MANUEL CONTRERAS MENDEZ; (¡i) con el informe que sobre lo ocurrido en la carretera SARDINATA-ZULIA KM 16+500 el día 20 de julio de 2011 rindió el ingeniero GABRIEL BALLESTEROS, quien se desempeñaba como ingeniero residente del contrato 1439 de 2008 al momento de la ocurrencia de los hechos; y (iii) con las fotografías correspondientes al registro realizado por la UT ESCC sobre el lugar de los hechos una vez ocurrido el accidente; así como con las declaraciones que realizaron los testigos GABRIEL BALLESTEROS y CARLOS MALDONADO, testigo éste presentado por la parte demandante, propietario del vehículo de placas SWA 317 que conducía el demandante JUVENAL DIAZ al momento del accidente; que la ocurrencia y las consecuencias del accidente objeto de estudio se originaron en razón a las siguientes causas cuya responsabilidad no le es oponible a mis representados: 1. Al exceso de velocidad en el cual estaba conduciendo el señor JUVENAL DIAZ CARDONA al momento del accidente, lo que no le permitió reaccionar a tiempo ante las señales que advertían las obras en la vía, lo cual derivó en su volcamiento y las lamentables consecuencias que ya conocemos. Tal como se prueba y certifica con los memorandos No. DT-NSA 10783 y DT-NSA 15251 del INVIAS, obrantes en los folios 436 y 413 del cuaderno 7 del expediente, respectivamente, "el límite de velocidad en la vía SARDINATA - EL ZULIA en el sector PR 16+0726 para el día 20 de julio de 2011 era de 30 km/h" (subrayado fuera del texto original), límite de velocidad que, de haber sido atendido por el conductor del vehículo de placas SWA 317. hubiese evitado sin lugar a duda el volcamiento del tracto camión, puesto que se requiere una velocidad mucho mayor para que se ocasione este resultado.*

*En este sentido se pronunció el ingeniero GABRIEL BALLESTEROS CASTILLO, en los siguientes términos: PREGUNTADO (grabación audiencia - min. 0:26:02): De su observación de todo el panorama del accidente ¿cuáles fueron sus conclusiones o qué pudo percibir de las posibles causas del accidente? - CONTESTADO (grabación audiencia - min. 0:26:15): (...) "yo a lo que le aduzco una de las primeras, digamos, cosas, es de pronto a un exceso de velocidad, porque venían en una recta de dos kilómetros. De pronto al desconocimiento de la vía, que no sabía que venía una curva y era una curva cerrada, una curva prácticamente noventa grados. Digamos puede ser a la hora, en la noche, sin conocer la vía, con esa pendiente, ver que el pavimento estaba nuevo, entonces eh generalmente uno como conductor asocia el buen estado de la vía con velocidad, gue eso es generalmente lo que nos pasa a diario, eh, el mal estado de las llantas y de pronto a algo de frenos, del recalentamiento de frenos, que al momento de ver que ya estaba sobre la curva los frenos no le hayan funcionado".*

*Esta hipótesis se confirma, además, con las manifestaciones de ambos testigos y de la evidencia fotográfica aportada al proceso en las cuales consta que el tren trasero del tracto camión se encontraba alrededor de unos sesenta metros del lugar en donde quedó la cabina, lo que significa que el choque fue se presentó estando el tracto camión a una velocidad muy superior al límite de 30 km/h para lograr, no solo desprender ambas partes del un vehículo tan rígido como los de su clase, sino expulsarlos o separarlos a una distancia igualmente amplia.*

*2. El mal estado del vehículo de placa SWA 317 al momento del accidente, el cual presentaba una falla en sus frenos y tenía sus neumáticos en pésimas condiciones, lo cual, aunado al exceso de velocidad, impidió que el conductor y hoy demandante JUVENAL DIAZ CARDONA, pudiese detener el vehículo que conducía, tal como se demuestra con las siguientes pruebas:*

*- El Bosquejo Topográfico FPJ 16 No. 547206106106201180108, obrante en el folio 5 del cuaderno 2 del expediente, el cual establece en su numeral 12 ("hipótesis") como causa del accidente el código 202, esto es, "falla de frenos";*

*En el Formulario Único de Reclamaciones de los Prestadores de Servicios de Salud por Servicios Prestados a Víctimas de Eventos Catastróficos y Accidentes de Tránsito, obrante en el folio 402 y 403 del expediente, en el cual se establece que el paciente JUVENAL DIAZ CARDONA "es un conductor de tracto muía en movimiento que sufre accidente de tránsito al quedar sin frenos perdiendo el control en la vía" (subrayado fuera del texto original), refiriéndose al accidente del veinte (20) de julio de 2011;*

*El Informe General de Accidentes por Nro Accidente C0907946, emitido por el Ministerio de Transporte, en el cual se señala como Hipótesis 1: falla de frenos y manifiesta que no se reportó hipótesis 2 y 3 (ver folio 425 del cuaderno 7 del expediente);*

*El registro fotográfico aportado por el demandante, obrante en los folios 10 y siguientes del cuaderno 2 del expediente, en los cuales se evidencia que las llantas del tracto camión accidentado se encontraban completamente lisas al momento del accidente, lo cual, aunado al exceso de velocidad y al mal desempeño de los frenos, impidió que el vehículo redujera la velocidad lo suficiente para girar, ya que los neumáticos no tenían el agarre suficiente para cumplir este fin.*

*El Informe de lo Ocurrido en la Carretera Zulia - Sardinata 16+500, rendido por el ingeniero GABRIEL BALLESTEROS, quien se desempeñaba como ingeniero residente del contrato 1439 de 2008 al momento de la ocurrencia de los hechos, en el cual manifestó "se evidencia el pésimo estado de las llantas" (subrayado fuera del texto original), lo cual, aunado al exceso de velocidad en el cual transitaba el señor DIAZ CARDONA y mal estado del sistema de frenos del tracto camión, impediría que éste se detuviera o redujera su velocidad, lo que a su vez provocó que se volcara y saliera de la vía (ver folio 174 del cuaderno 5 del expediente).*

*El registro fotográfico anexo al informe que sobre lo ocurrido en la carretera SARDINATA-ZULIA KM 16+500 el día 20 de julio de 2011, rindió el ingeniero GABRIEL BALLESTEROS, quien se desempeñaba como ingeniero residente del contrato 1439 de 2008 al momento de la ocurrencia de los hechos, imágenes en las cuales consta y se evidencia con suma claridad que las llantas del tracto camión accidentado se encontraban completamente lisas al momento del accidente, lo cual, aunado al exceso de velocidad y al mal desempeño de los frenos, impidió que el vehículo redujera la velocidad lo suficiente para girar, ya que los neumáticos no tenían el agarre suficiente para cumplir este fin (ver folios 194,195 y 196 del cuaderno 5 del expediente).*

*Adicional al acervo probatorio ya relacionado, el cual es más que suficiente para demostrar el mal estado del vehículo tractocamión de placas SWA 317 como causa del accidente ocurrido el veinte (20) de julio de 2011 en el KM 16+726 de la vía Sardinata - Cúcuta, podemos llegar a esta misma conclusión con base en los testimonios practicados en la audiencia que se llevó a cabo en pasado veintiséis (26) de abril de 2018 dentro del proceso de la referencia, en los cuales se preguntó y contestó, entre otras cosas:*

*a. Al ingeniero GABRIEL BALLESTEROS CASTILLO: PREGUNTADO (grabación audiencia - min. 0:22:44): Dice usted que revisó el estado de las llantas, por favor indique ¿qué pudo percibir del estado de las llantas? CONTESTADO (grabación audiencia - min. 0:22:52): (...) "en general el estado de las llantas estaba muy malo, realmente, sobre todo, digamos, para esa carretera, donde viene bajando, ellos vienen bajando desde el PR, digamos, sesenta y nueve de la carretera Ocaña -Sardinata, llegan al alto, es una cordillera, y las pendiente son durísimas y es un trayecto grande donde uno ve gue realmente si conocen las carreteras, es difícil andar con unas llantas en mal estado". - PREGUNTADO (grabación audiencia - min. 0:33:08): ¿estaban lisas [las llantas]? CONTESTADO (grabación audiencia - min. 0:33:10): "había unas lisas, o sea, en su mayoría estaban en mal estado". Adicionalmente, el mal estado de las condiciones técnico-mecánicas del vehículo de placas SWA 317 al momento del accidente, se termina de reafirmar con el testimonio de su propietario, el señor CARLOS EDUARDO MALDONADO ESCOBAR, solicitado por la propia parte demandante, en el cual se evidencia que éste no realizaba mantenimientos preventivos al vehículo, toda vez que se limitaba a reparar los daños o problemas que le iban surgiendo, en específico con las siguientes preguntas y respuestas:*

*b. Al señor CARLOS EDUARDO MALDONADO ESCOBAR: PREGUNTADO (grabación audiencia - min. 0:22:55): Usted mencionó que (...) mandaba a hacer al carro reparaciones (...). Esas reparaciones que usted mandaba a hacer al vehículo, (...) cuando las mandaba a hacer, ¿el carro tenía alguna falla o era de manera periódica que los efectuaba? CONTESTADO (grabación audiencia - min. 0:23:18): "No, eso es periódico. Es más, quien maneja el carro, que en este caso es el conductor, es el que sabe cómo está el carro. Entonces, por decir algo, llegaba de un viaje y decía: Don Carlos mire, al carro hay que revisarle tal cosa, hay que revisarle lo otro, hay que hacerle el cambio de aceite porque ya cumplió las horas de., de.., pues, como lo ordena la norma que son como quince mil kilómetros, eh... Don Carlos hay que revisar los frenos, Don Carlos hay que revisar las luces, Don Carlos, hay que verificar el ventilador; Don Carlos, hay que cambiar una manquera".*

*Queda bastante claro que, a pesar de que en un comienzo el testigo dijo que los mantenimientos eran periódicos, luego cuando empezó a explicar la metodología o la forma mediante la cual se decidía realizarlos, dependía de lo que el propio conductor solicitaba o percibía que no estaba funcionando bien en la máquina, mas no se tenía un plan de mantenimiento periódico preventivo sino, por el contrario, se trataba de correcciones o reparaciones que se hacían frente a elementos específicos del tracto camión que ya estaban fallando, es decir, primero se presentaba el mal desempeño o las malas condiciones técnico mecánicas del automotor y luego sí se procedía con la reparación, siendo bastante claro el hecho de que sus intervenciones eran reactivas mas no preventivas.*

*A la misma conclusión llegó usted, Señoría, al manifestar dentro de la audiencia del pasado veintiséis (26) de abril de 2018, una vez el testigo finalizó su respuesta: "pero ahí no hay periódico, ahí nos está contando usted que era en la medida que se fuera presentando la necesidad ¿cómo nos habla de periodicidad?" (Grabación audiencia - min. 0:23:18). A esta pregunta el testigo respondió: "yo no soy una empresa donde usted pueda tener un grupo de empleados, de trabajadores, que cuando el carro llegue todo el mundo le cae a revisarle todo", lo que nuevamente llevó a su Señoría a concluir: "va está claro que no era periódico, que era a solicitud de guíen conducía el vehículo, que era el directo, digamos, perjudicado por la situación que tuviera el vehículo " (grabación audiencia - min. 0:25:30).*

*3. El desacato a la Resolución 2800 de 2005 del Ministerio de Transporte por parte del señor JUVENAL DIAZ CARDONA, resolución que prohibía expresamente en el numeral 16 del artículo tercero, el tránsito de vehículos de carga con capacidad de tres y media (3.5) toneladas o más, los días domingos y festivos a partir de las 12:00 horas hasta las 20:00 horas en la vía Cúcuta -Peaña y viceversa. Recordemos que el veinte (20) de julio de 2011 fue un lunes festivo; que según el informe policial de accidentes de tránsito No. 0907946, el accidente ocurrió alrededor de las 18:50 horas (dentro del tiempo de restricción); y que la carretera en la cual ocurrió aquel lamentable accidente hace parte de la vía Ocaña - Cúcuta. Así las cosas, podemos concluir que de haber acatado tal restricción el señor JUVENAL DIAZ CARDONA, como era su obligación, hubiese sido totalmente nula la posibilidad de que los hechos que dieron origen al presente proceso se materializaran, pudiendo afirmar con toda certeza que no estaríamos hoy lamentando sus consecuencias ni discutiendo la responsabilidad de los daños, puesto que necesariamente éstos no hubiesen ocurrido.*

*Al ser preguntado el señor CARLOS EDUARDO MALDONADO ESCOBAR, testigo de la parte demandante y dueño del tracto camión SWA 317 que se accidentó el veinte (20) de julio de 2011, sobre si el mismo estaba cargado al momento de los hechos, aquel contestó (grabación audiencia - min. 0:06:30): "estaba cargada con treinta y dos toneladas, con treinta y uno y algo de capacidad. Ese carro era de dos troques, luego el máximo permitido es treinta y dos, podía estar como con treinta algo". De lo anterior, es evidente que el vehículo de placas SWA 317 tenía restricción para transitar en la vía, el día y a la hora en que ocurrió el accidente, ya que su capacidad de carga era muy superior a las tres y media (3.5) toneladas establecidas en la Resolución 2800 del 2005 del Ministerio de Transporte.*

*4. El incumplimiento tanto del señor JUVENAL DIAZ CARDONA como del joven KEVIN DÍAZ CARDONA (Q.E.P.D.), de su obligación de hacer uso del cinturón de seguridad mientras se encontraban dentro del vehículo de placas SWA 317 al momento del accidente, lo que llevó a que salieran expulsados por la parte frontal del vehículo ocasionado graves heridas al señor JUVENAL y la muerte al joven KEVIN. Entre otras pruebas, esto se puede corroborar con la Historia Clínica del demandante JUVENAL DIAZ CARDONA de fecha 27 de julio de 2011, emitida por la Clínica Madre Bernarda, en la cual se establece: "refiere paciente que presentó hace + 7 días accidente de tránsito al salirse de su vehículo" (subrayado fuera del texto original). Es claro que, para salir expulsado del vehículo por el accidente, necesariamente su pasajero debió omitir su deber de utilizar cinturón de seguridad.*

*En segundo lugar, es verdaderamente necesario traer a colación el hecho de que en ninguna de las pruebas practicadas en el proceso se encuentra acreditado el supuesto incumplimiento de mis representadas respecto de las normas de tránsito vigentes sobre la señalización de la vía que tiene obras en curso sino todo lo contrario, con las pruebas ya mencionadas, se encuentra más que probado el cumplimiento de los miembros de la UT ESCC en sus obligaciones legales en este sentido. Al respecto, se evidencia en el registro fotográfico aportado por la parte demandante en los folios 10 y siguientes del cuaderno 2 del expediente, así como el aportado de nuestra parte, que las obras estaban encerradas por cintas de seguridad, tenía una señal del límite de velocidad y fueron ubicados varios conos en la vía. Además, del informe presentado por el ingeniero GABRIEL BALLESTEROS, obrante en el cuaderno 5, folios 174 y siguientes del expediente, en el cual expresamente manifestó "como es de costumbre al finalizar todas las actividades diarias se señalizó el 20 de julio y ese día en especial se reforzó la señalización ya que el municipio de Sardinata se encontraba en fiestas".*

*En este mismo sentido se pronunció el ingeniero BALLESTEROS al rendir su testimonio en la audiencia del pasado veintiséis de abril de 2018, así: REGUNTADO (grabación audiencia - min. 0:23:42): Respecto del accidente usted realizó un informe (...) En el informe usted indica que "se reforzó la señalización debido a que el municipio de Sardinata se encontraba en fiestas". Por favor indique ¿De qué manera se hizo? CONTESTADO (grabación audiencia - min. 0:24:19): "En el manual de señalización del INVIAS, él nos pone o solicita que sean trece las señales que uno use, siete en un sentido y seis en el otro. Nosotros como ya prácticamente, o sea, esa era una obra que vinimos a hacer ya como al final, nosotros teníamos mucha más señalización, entonces yo hice que la sacaran, que la reforzaran más en ese sitio de la vía, entonces se colocaron, yo creo que algunas dieciséis, diecisiete señales se colocaron, donde se advertía que bajaran la velocidad. Inclusive había una de.., de qué, se colocaron creo que dos o tres de 30 km/h, o sea, se hizo un reforzamiento de que tenían que bajar velocidad en la zona. Se colocó la cinta de señalización, se colocaron colombinas, o sea, la zona estaba, eh..., la mandé como a hacer algo más adicional porgue realmente en el pueblo siempre ha habido accidentes porque salen los muchachos tomados para las veredas y generalmente ocurren accidentes en esas fiestas".*

*Así las cosas, se hace nuevamente la aclaración de que las causas del accidente fueron: (i) el exceso de velocidad con el cual se desplazaba el vehículo tracto camión de placas SWA 317 el día v hora de los hechos, incumpliendo no solo del límite de velocidad de ese tramo sino también el deber objetivo de cuidado que exige realizar actividades de conducción; (ii) las pésimas condiciones técnico mecánicas del vehículo, principalmente en el sistema de frenos v en las condiciones de sus neumáticos o llantas: (iii) el desacato a la prohibición de conducir aquella vía el día v hora del accidente, según la Resolución 2800 de 2005 del Ministerio de Transporte; v (iv) la omisión del señor JUVENAL y el joven KEVIN. de utilizar cinturón de seguridad mientras el vehículo estaba en marcha; lo que significa en todo caso, su señoría, que estamos ante el hecho de un tercero y/o ante la culpa exclusiva de la víctima, dependiendo de la perspectiva de cada uno de los demandantes, cuya responsabilidad no le es oponible bajo ninguna circunstancia a mis representadas y en este sentido, solicito respetuosamente Señora Juez, declarar probadas las excepciones propuestas en la contestación de la demanda y exonerar de toda responsabilidad a ESGAMO LTDA, COPRECA S.A., SUBSUELOS S.A. y JOSE NARVAEZ MORALES, integrantes de la UT ESCC y, en consecuencia, NO se acceda a las pretensiones de la demanda. (…)”*

* + 1. El llamado en garantía **SEGUREXPO SA** señaló:

*“(…) Los argumentos y relación de pruebas que sirven para sustentar la solicitud de exoneración de cualquier responsabilidad de mi representada, estarán contenidos en los siguientes acápites: (…)*

*I. INEXISTENCIA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL. De manera respetuosa manifiesto que en el expediente se observan pruebas conducentes, pertinentes y útiles que nos permiten indicar que en el caso particular no existen los elementos estructurantes de la responsabilidad de la parte demandada y que permiten indicar que en el caso particular, presunto nexo causal se rompió por las causales denominadas causa extraña, el hecho de un tercero y culpa exclusiva de la víctima.*

*1.1. Sobre la existencia de una "causa extraña" como factor determinante en el presente caso: Según se observa en las pruebas incorporadas al proceso, la falla en los frenos del vehículo automotor involucrado en el accidente en el que se vio afectado el demandante JUVENAL DIAZ CARDONA y falleció el señor KEVIN DIAZ CARDONA constituyó un factor determinante en la ocurrencia de los hechos que dieron origen al proceso de la referencia. Relaciono a continuación las piezas procesales en las que fundamentamos la anterior afirmación:*

*1.1.1. Informe policial de accidente de tránsito número C0907946 (folio 5 del cuaderno 2 del expediente) donde se consignó como causa probable o hipótesis del accidente es la número 12, correspondiente a "falla de frenos", según Resolución 4040 del 28 de diciembre de 2004 del Ministerio de Transporte, modificada por la Resolución 1814 del 13 de julio de 2005.*

*1.1.2. Formulario Único de Reclamaciones de los Prestadores de Servicios de Salud por Servicios Prestados a Víctimas de Eventos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (402 y 403 del expediente) en el cual se establece que el paciente JUVENAL DIAZ CARDONA, demandante en el caso que nos ocupa, "es un conductor de tracto muía en movimiento que sufre accidente de tránsito al quedar sin frenos perdiendo el control en la vía"*

*Sobre la causa extraña, como causal de exclusión de la responsabilidad, recopilando la jurisprudencia contencioso administrativa y de la jurisdicción ordinaria sobre la materia, el Honorable Consejo de Estado (…)Con base en las pruebas relacionadas, es procedente concluir que la falla en los frenos del vehículo de placas SWA317 fue un factor externo a la actividad del Estado y de los miembros de la UT ESCC, de naturaleza irresistible y determinante, que determinó la ocurrencia de los hechos que originaron el presente proceso. Por las razones expuestas, respetuosamente solicito a la honorable señora Juez absolver a los miembros de la UT ESCC y a SEGUREXPO de cualquier clase de responsabilidad.*

*1.2. Sobre el hecho de un tercero y la culpa exclusiva de la víctima. Continuando con el análisis del acervo probatorio recaudado en el transcurso del proceso, encontramos igualmente probadas, frente al señor JUVENAL DIAZ CARDONA, la causal general de exclusión de la responsabilidad denominada culpa exclusiva de la víctima, y frente a los demás demandantes, la llamada "hecho de un tercero", concretadas en que el resultado dañoso cuya reparación se pretende en la demanda se derivó del actuar imprudente del señor JUVENAL DIAZ CARDONA conductor del vehículo de placas SWA317 al momento del accidente ocurrido el 20 de julio de 2011.*

*Las piezas procesales en que fundamentamos la anterior afirmación son las siguientes: 1.2.1. Memorandos número DT-NSA 10783 y DT-NSA 15251 del Instituto Nacional de Vías -INVIAS, donde se evidencia que el límite de velocidad de la vía que de Sardinata conduce a El Zulia, a la altura del PR 16+0726 el día de ocurrencia de los hechos era de 30 km/h. El referido límite puede, igualmente, observarse en una señal fija de tránsito en las fotos aportadas al proceso. 1.2.2. Testimonio del Ingeniero Gabriel Ballesteros Castillo, Ingeniero Residente de las obras adelantadas por la UT ESCC en el tramo antes mencionado, quien manifestó respecto al accidente ocurrido el 20 de julio de 2011: "un exceso de velocidad, porque venían en una recta de dos kilómetros. De pronto al desconocimiento de la vía, que no sabía que venía una curva y era una curva cerrada, una curva prácticamente de noventa grados. Digamos puede ser a la hora, en la noche, sin conocer la vía, con esa pendiente, ver que el pavimento estaba nuevo, entonces generalmente uno como conductor asocia el buen estado de la vía con velocidad".*

*Se resalta que en la audiencia de práctica de pruebas, al indagar sobre el conocimiento del testigo de los factores que pudieron haber precipitado al vehículo de placas SWA317 fuera de la vía, éste manifestó tener amplio conocimiento del funcionamiento, maniobrabitidad y operación de vehículos como el accidentado, dadas las múltiples ocasiones en que estuvo a cargo de la coordinación de los mismo por las obras en las que desempeñó su profesión.*

*Así mismo, el testigo manifestó, sobre lo que evidenció al llegar al sitio del accidente, que el eje del vehículo se encontraba aproximadamente a 60 metros de la cabina, lo que demuestra que éste debía estarse desplazando a alta velocidad al momento de ocurrencia de los hechos. 1.2.3.Registro fotográfico incorporado al expediente donde se observa el mal estado en que se encontraban algunas de las llantas del vehículo de placas SWA317, ratificado, igualmente por el testimonio del Ingeniero Gabriel Ballesteros Castillo, quien pudo observarlas al hacer presencia en el lugar de los hechos. 1.2.4. Testimonio del señor Carlos Eduardo Maldonado Escobar, donde se evidencia con claridad que el vehículo accidentado no era sometido a mantenimientos preventivos para garantizar la seguridad de su operación, sino que las revisiones y reparaciones se hacían según necesidad, ante las fallas o falencias que informara el conductor. 1.2.5. El vehículo de placas SWA317 transitaba por la vía previamente citada en contravención a las regulaciones aplicables, ya que, según Resolución 280 del 2005 del Ministerio de Transporte, se encontraba prohibido al momento de ocurrencia de los hechos el tránsito de vehículos de carga con capacidad de tres y media (3.5) toneladas o más, los días domingos y festivos a partir de las 12:00 horas y hasta las 20:00 horas. Así mismo, según el testimonio del Señor Carlos Eduardo Maldonado Escobar, el vehículo, al momento del accidente, iba cargado con más de 30 toneladas de carga. 1.2.6. Al momento de ocurrencia de los hechos, según se acredita con el testimonio del Ingeniero Gabriel Ballesteros Castillo, el sitio del accidente estaba debidamente señalizado, y contaba con señales que indicaban que el tránsito debía hacerse a 30 km/h.*

*En resumen, de las pruebas referidas se puede deducir que, la ocurrencia del accidente que da origen al presente litigio se debió a una combinación de factores que desencadenaron el fatal resultado, ninguno de los cuates es atribuible a los miembros de la UT ESCC, a saben • El exceso de velocidad al cual transitaba el vehículo accidentado, en un horario en que no estaba permitida su circulación, y en contravención a las señales ubicadas por la UT ESCC y al artículo 74 del Código Nacional de Transite • El pésimo estado de las llantas del vehículo, que afecta directamente la capacidad de frenado de! mismo. • La falla en los frenos del vehículo, descrita en el acápite anterior. • La falta de mantenimiento preventivo del vehículo, reconocida por el propietario del mismo.*

*En conclusión, frente a los daños presuntamente afrontados por el señor JUVENAL "DIAZ CARDONA, se excluye la posibilidad de que sea declarada la responsabilidad civil de los demandados, ya que opera la causal de exclusión de responsabilidad denominada "culpa exclusiva de la víctima", materializada en que la falta al deber objetivo de cuidado requerido para el desarrollo de una actividad peligrosa como lo es ta conducción, aunada a la falta de mantenimiento del vehículo y pésimo estado del mismo, fueron los factores causantes del hecho que da origen a este proceso.*

*En cuando a los demás miembros de la parte demandante, idéntica consideración se puede hacer, en ei sentido en que cualquier pretensión de responsabilidad de los demandantes se ve enervada por el hecho de un tercero (o terceros), responsables del inidóneo desempeño de la actividad peligrosa de conducción y falta de mantenimiento y pésimas condiciones mecánicas del vehículo accidentado.*

*1.3. Sobre el cabal cumplimiento de los deberes predicables de los demandados. Según se evidencia del material probatorio que reposa en el expediente, los demandantes cumplieron a cabalidad con sus deberes, de origen legal y contractual, ante lo cual se descarta la posibilidad de acceder a lo pretendido por la parte demandante, en el sentido de tener a la falla en el servicio como título de imputación de los perjuicios reclamados. La anterior afirmación se fundamenta en las siguientes pruebas: 1.3.1. Registro fotográfico incorporado al expediente, donde se observa la adecuada señalización del lugar de los hechos, mediante la utilización de cintas de peligro, "colombinas", señales de límite de velocidad v. en general, todas las aplicables según la naturaleza de las labores desarrolladas en la intervención del tramo de vía donde ocurriendo los hechos. 1.3.2. Testimonio del ingeniero Gabriel Ballesteros Castillo, quien, con base en su amplia experiencia en el manejo de obras como las adelantadas al momento de ocurrencia de los hechos, dio fe del cumplimiento a los deberes relativos a señalización y manejo del tránsito en el tramo intervenido.*

*Amén de lo probado con las piezas previamente relacionadas, se debe resaltar cómo la parte demandante, en clara contravención a la carga de la prueba aplicable según el artículo 167 del Código General del Proceso", no aportó al proceso material probatorio que permita determinar la existencia de una falla en el servicio, bien por las entidades públicas demandadas, o por parte de los miembros de la Unión Temporal ESCC.*

*En conclusión, además de los motivos previamente desarrollados, se tiene que ante el pleno cumplimiento de los deberes legales y contractuales de los demandados, no debe haber lugar al reconocimiento de las pretensiones de la parte demandante, toda vez que no existió la falla en el servicio descrita y, en consecuencia, rogamos al despacho emitir sentencia absolutoria. (…) II. Efectos de la ausencia de Responsabilidad Civil frente a SEGUREXPO (…) III. Condiciones del contrato de seguro que produce la vinculación de SEGUREXPO. IV. Conclusión Por las razones expuestas, ruego a la honorable Juez declarar probados los hechos que fundamentan las excepciones propuestas por mi representada, exonerarla de cualquier clase de responsabilidad y condenar en costas y agencias en derecho a la parte actora (…)”*

* + 1. El demandado INVIAS manifestó:

*“(…)Soportado en el Informe Policial de Accidente de Tránsito No. C-0907946 del 20 de julio del año 2011, el cual estableció la causal 301 (ausencia total o parcial de señalización) como una de las hipótesis estimadas por el agente respectivo como causa del siniestro que ocasionó la muerte del joven Kevin Alonso Díaz Cardona y las lesiones en la humanidad del señor Juvenal Díaz Cardona, el apoderado por activa soportó la existencia de una presunta falla del servicio en cabeza del Instituto Nacional de Vías por no cumplir con sus deberes legales.*

*En este orden de ideas, y tal como quedó planteado y probado en el debate jurídico procesal, el Instituto Nacional de Vías, en cumplimiento de sus funciones legales, suscribió el Contrato de Obra Pública No. 1439 de 2008 con la UNIÓN TEMPORAL ESCC y su respectivo contrato de Interventoría No. 1908 de 2008; en virtud del cual, en dicho contrato de obra inicialmente se estableció en el Parágrafo de la Cláusula Décima Segunda, que era obligación exclusiva del Contratista la señalización y mantenimiento del tránsito del sector intervenido, haciéndose responsable de la omisión en tal sentido.*

*Asimismo, como ya se mencionó, para el cumplimiento de los deberes legales del INVIAS, este suscribió con el CONSORCIO INTERVIAL CJ la interventoría para la ejecución del precitado Contrato de Obra No. 1439 de 2008, recordando, que según ha definido el Honorable Consejo de Estado las labores de vigilancia y control de la Entidad en el marco de los contratos de obra que se encuentren en ejecución se ejercen a través de las respectivas interventorías, así:[[20]](#footnote-20)*

*Además, tal como quedó cuestionado en el escrito de contestación de la demanda, en el registro fotográfico No. 2, visible a solio 353 y en la fotografía No. 10, visible en el folio 358, se advierte la presencia de un material acumulado que se encuentra orillado en un costado de la vía, con la debida señalización con cinta de seguridad.*

*Con lo cual su Señoría, considera el suscrito abogado que se encuentran demostradas dos cosas puntuales: 1. Que el Instituto Nacional de Vías cumplió con sus obligaciones de vigilancia y control en la verificación de cumplimiento de los deberes contractuales de la UNIÓN TEMPORAL ESCC a través del contrato de interventoría suscrito con el CONSORCIO INTERVIAL CJ. 2. Que la existencia de los escombros sí se encontraban señalizados al momento del accidente.*

*II. SOBRE LAS CAUSAS DEL ACCIDENTE ATRIBUIBLES A LOS ACCIDENTADOS En aquel previamente indicado Informe Policial de Accidente de Tránsito No. C-0907946 del 20 de julio del año 2011, también se incluyó como posible hipótesis del siniestro la causal 202, esto es falla en los frenos; certificación que fue extrañamente reprochada por activa bajo el argumento de que el agente no presenció el accidente al momento de su ocurrencia. Sumado a lo anterior, se evidenció en su oportunidad también la existencia de un documento relacionado con la investigación en la Fiscalía General de la Nación, caso No. 5472061062201180108 del 20 de julio de 2011, en cuyo numeral 4. INFORMACIÓN OBTENIDA SOBRE LOS HECHOS, se consignó que "según testimonios de transeúntes el accidente se ocasionó al parecer por exceso de velocidad y debido a la topografía de la vía". Aunado a lo anterior, también quedó consignado en el FORMULARIO ÚNICO DE RECLAMACIONES DE LOS PRESTADORES DE SERVICIOS DE SALUD POR SERVICIOS PRESTADOS A VÍCTIMAS DE EVENTOS CATASTRÓFICOS Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO PERSONAS JURÍDICAS - FURIPE del MINISTERIO DE PROTECCIÓN SOCIAL, folios 402 y 403, en el numeral III, DATOS DONDE OCURRIÓ EL EVENTO CATASTRÓFICO O ACCIDENTE DE TRÁNSITO, se enunciaron las principales características del evento/accidente en el siguiente sentido: "El conductor del tracto muía en movimiento que sufre accidente de tránsito al quedar sin frenos perdiendo el control de la vía". Agregamos también lo consignado en el INFORME EJECUTIVO -FPS-3 de la Policía Judicial del 20 de julio de 2011, en el cual se dijo "Logra observar que debajo del material que transportaba el tracto camión (tubos) se logra observar que debajo de ello se hallaba un cuerpo humano desconociéndose sus signos vitales,... En el momento de sacar el occiso de los materiales los cuales cayeron sobre el este presentaba amputación del miembro superior derecho a la altura del antebrazo..." Por último, en el hecho sexto del escrito de la demanda, señaló el apoderado de la parte demandante que el señor Juvenal Díaz Cardona salió expulsado del vehículo como consecuencia del accidente. De todo lo dicho y acreditado en el expediente, se encuentra consignado para el conocimiento del tallador que existen serios indicios de la existencia de algunos de las siguientes causas del accidente y sus nefastos resultados: 1. Falla en los frenos que refleja el mal estado del vehículo tracto camión de placas SWA - 317 para la fecha de los hechos, aunado al modelo 1971 del automotor, pues la marcación irregular en la huella de frenado dejada por el móvil así lo indica. 2. Exceso de velocidad y particularidades en la topografía de la vía; decantando que, resultando cierta la precitada falla en el sistema de frenado, cobra validez un posible exceso de velocidad, puesto que el automotor no se encontraba en condiciones idóneas para controlar los niveles de velocidad para reducirse según las necesidades de conducción. Y, sobre la nombrada topografía en la vía, debe tenerse en el presente panorama judicial que en el multirreferido informe policial de accidente de tránsito se estableció que el estado de la vía era bueno; además, si en gracia de discusión se pretende cuestionar la existencia de curvas, algunas más pronunciadas que otras, ellas no obedecen a un capricho o falla de la administración encaminada a generar condiciones de riesgo, sino que, estas atienden a criterios estrictamente técnicos, como por ejemplo, la geografía natural del área de influencia del proyecto. 3. Encontrarse en la cabina del vehículo sin la utilización del cinturón de seguridad mientras se circulaba; pues el conductor fue expulsado del camión como consecuencia del impacto y al joven fallecido se le encontró entre los materiales transportados por fuera del vehículo, situación que permite concluir una denominada auto-puesta en peligro por parte de los ocupantes del tracto camión.*

*III. CONCLUSIÓN: Por todo lo anterior, el suscrito apoderado del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, ha concluido del análisis probatorio que no le asiste ningún tipo de responsabilidad a la Entidad del orden Nacional a la que represento, toda vez que no se encuentra acreditado en el plenario la configuración de una falla del servicio que por acción u omisión permita atribuirle responsabilidad alguna, situación que solicito de manera respetuosa sea considerada por su Señoría al momento de fallar de fondo, pues no se logró probar lo ilegalidad en el escrito demandatorio (…)”*

* + 1. El ministerio publico representado por la procuraduría judicial 82-1 no conceptuó
  1. **CONSIDERACIONES**
  2. **ESTUDIO DE LAS EXCEPCIONES:**
* Sea lo primero indicar que en audiencia inicial se declaró probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva del MINISTERIO DE TRANSPORTE y de la ANI y por consiguiente de su llamada en garantía QBE por lo que no hay lugar a estudiar las demás excepciones que propusieron[[21]](#footnote-21)
* En relación con la excepción INEXISTENCIA DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL e INDEBIDA Y EXCESIVA TASACIÓN DE LOS PERJUICIOS propuesta por la demandada UNIÒN TEMPORAL ESCC y su llamada en garantía SEGUREXPO SA, INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD POR PARTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS propuesta por la demandada INVIAS no goza de esta calidad, en atención a que los hechos que se aducen como fundamento de la misma, no la conforman, limitándose simplemente a negar o contradecir los supuestos de hecho en que los demandantes sustentan su acción. En este sentido, el término “excepción”, está reservado para aquéllos únicos casos en que tal instrumento de defensa, se traduce en la acreditación de hechos y razones distintos, encaminados a excluir, enervar o dilatar las pretensiones.
* En cuanto a la excepción de INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR RUPTURA DEL NEXO CAUSAL OCASIONADA POR EL HECHO DE UN TERCERO e INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR RUPTURA DEL NEXO CAUSAL OCASIONADA POR LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA propuesta por la parte demandada UNIÒN TEMPORAL ESCC y su llamada en garantía SEGUREXPO SA, CULPA DE UN TERCERO Y CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA Y RUPTURA DEL NEXO CAUSAL propuesta por la demandada INVIAS por tratarse de un eximente de responsabilidad, se estudiará sólo en el evento en que aquella se configure. Por ende, se procederá a determinar si en el sub examine si se verifican todos y cada uno de los presupuestos que permitan la responsabilidad de las demandadas.
* En relación con la excepción **GENÉRICA o LA INNOMINADA** planteada por la demandada UNIÒN TEMPORAL ESCC y su llamada en garantía SEGUREXPO SA, sólo puede considerarse como un llamado al Despacho para que en caso de encontrar una causal que pudiera enervar las pretensiones de la demanda, así lo indique, por lo que se tendrá en cuenta, advirtiendo que a la fecha no encuentra ningún motivo que impida proferir una decisión de fondo en este asunto.
* Ahora bien, respecto de las excepciones de **FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA, AUSENCIA DE PRUEBA DE OCURRENCIA DEL SINIESTRO, INEXISTENCIA DE PRUEBA DE LA CUANTIA DE LA PERDIDA O PERJUICIOS SUFRIDOS POR LA PARTE DEMANDANTE, LÍMITE DE LA RESPONSABILIDAD DEL ASEGURADOR, DELIMITACIÓN DE LOS RIESGOS AMPARADOS POR LA PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL, EXTENSIÓN DE LA COBERTURA Y EXCLUSIONES ESPECÍFICAS COBERTURA, APLICACIÓN DE DEDUCIBLE, LAS QUE RESULTEN PROBADAS EN EL PROCESO (GÉNERICA, ECUMÉNICA O INNOMINADA** propuestas por la SEGUREXPO SA, como fueron propuestas en relación con su vinculación como llamados en garantía, sólo se entrará a su estudio en el caso de que resultarse probada la responsabilidad del ente demandado que la citó al proceso en tal condición.
  1. **LA RAZÓN DE LA CONTROVERSIA:**

Conforme a lo establecido en la FIJACIÓN DEL LITIGIO establecer si las demandadas UNIÒN TEMPORAL ESCC e INVIAS debe o no responder por los daños sufridos por los demandantes presuntamente ocurridos como consecuencia de las omisiones que se presentaron en el accidente de tránsito ocurrido en la vía entre SARDINATA – CUCUTA NORTE DE SANTANDER, Kilómetro 16+726 Mt el día 20 de julio del año 2011, y si SEGUREXPO SA está obligada al pago del seguro por ese hecho.

Surge entonces el siguiente problema jurídico:

**¿Debe responder las demandadas UNIÒN TEMPORAL ESCC e INVIAS por los perjuicios ocasionados a los demandantes con ocasión accidente de tránsito ocurrido el 20 de julio de 2011 en la vía entre SARDINATA – CUCUTA NORTE DE SANTANDER, Kilómetro 16+726 Mt, donde falleció el joven KEVIN ALONSO DIAZ CARDONA?**

Para dar respuesta a este interrogante, es necesario tener en cuenta las funciones del INVIAS, el actuar de la concesionaria y el hecho de que la conducción de vehículos es considerada como una actividad peligrosa, para poder determinar cómo ha de evaluarse el título de imputación frente al accidente de tránsito. Luego, tiene que observarse la incidencia del actuar u omisión de las partes en el suceso materia de la demanda.

* 1. **ANÁLISIS CRÍTICO DE LAS PRUEBAS:**
     1. Conforme al material probatorio aportado se encuentran **PROBADOS los siguientes hechos**:
* KEVIN ALONSO DIAZ CARDONA tenía como padres a JUVENAL DIAZ CARDONA (accidentado) y FANNY ESTER CARDONA BOYANO, como hermanos a JHOSER DAVID DIAZ CARDONA y como abuelos a JUVENAL DIAZ BELTRAN Y JOSE DE LA CONCEPCION CARDONA PEREZ[[22]](#footnote-22)
* El señor JUVENAL DIAZ CARDONA[[23]](#footnote-23) trabajaba como conductor**[[24]](#footnote-24)** de los Tracto Camiones SWA 317, SNH 210, ZOB 315 y XAC 403 recibía por parte del Señor CARLOS EDUARDO MALDONADO ESCOBAR, por concepto de transporte, por un total de $2.705.800.00 y $2.800.000,oo.
* **10 de septiembre del año 2008 se suscribió el contrato No 1439 de fecha entre INVIAS y la UNION TEMPORAL ESCC[[25]](#footnote-25),** cuyo objeto fue el mejoramiento y mantenimiento de las carreteras Cúcuta – Puerto Santander; Aguaclara – Ocaña; Ocaña – Alto El pozo- Sardinata; Rionegro – San Alberto; junto con muchas adiciones **[[26]](#footnote-26)**
* **En las condiciones generales de la póliza de responsabilidad civil extracontractual para riesgos derivados de contratos estatales[[27]](#footnote-27),** consta que el asegurado es la UNION TEMPORAL ESCC y de forma adicional INVIAS, como reasegurado obra SEGUREXPO y el objeto de la misma es el mejoramiento y mantenimiento de las carreteras Cúcuta – Puerto Santander; Aguaclara – Ocaña; Ocaña Alto del Pozo – Sardinata; Sardinata – Cúcuta; Rionegro – San Alberto y Ocaña – Convención. El plazo del contrato es de 27 meses y el de la póliza es de 39 meses.
* El **INVIAS[[28]](#footnote-28)** informó:“*(…) i**No se encuentran documentos por parte de la interventoría o el contratista al INVIAS de Planes de Manejo de Tránsito del proyecto indicado en la referencia; al respecto de los planes de manejo de transito del contrato de obra No. 1439 en su cláusula decima segunda, parágrafo único establece “desde la orden de iniciación de las obras y hasta la entrega definitiva de las mismas al INSTITUTO para guiar el tránsito y como prevención de riesgos de los usuarios y personal que trabaja en la vía en construcción,* ***el CONTRATISTA está en la obligación de señalizar y mantener el tránsito en el sector contratado, de acuerdo con las estipulaciones y especificaciones vigentes sobre la materia, desde ese momento el CONTRATISTA es el único responsable en el sector contratado de la conservación, señalización y el mantenimiento del tránsito*** *(…)”. A su vez en el pliego de licitación pública se establece “señalización en la zona de las obras y vallas de información son de cargo del proponente (…)”, igualmente en el numeral 5.13 PREVENCION DE ACCIDENTES, MEDIDAS DE SEGURDAD Y PLANES DE CONTINGENCIA de los pliegos licitatorios se establece “(…)* ***desde la fecha de la orden de iniciación del contrato, el contratista es el único responsable de diseñar e implementar el plan de manejo de tránsito y seguridad del tránsito en el sector contratado*** *(…)” ii* ***El límite de velocidad en la vía Sardinata – El Zulia en el sector del PR16 + 0726 para el día 20 de julio de 2011, era de 30 Km/h****. (…)”*
* El día **20 de julio de 2011**, siendo aproximadamente las 18:50 horas en la vía que va entre SARDINATA – CUCUTA NORTE DE SANTANDER, Kilómetro 16+726 Mt, el vehículo **tracto camión de placas SWA 317 de servicio público**, de propiedad**[[29]](#footnote-29)** de la sociedad OPERADORES LOGISTICOS DE TRANSPORTE DE CARGA OLT-LTD, sufrió accidente por volcamiento**[[30]](#footnote-30)**
* Con ocasión del accidente descrito en precedencia, **falleció KEVIN ALONSO DIAZ CARDONA**[[31]](#footnote-31), quien siendo hijo del conductor del vehículo de placas SWA 317, JUVENAL DIAZ CARDONA, acompañaba a este último en calidad de ayudante.
* **JUVENAL DIAZ CARDONA** sobreviviente del accidente fue atenido por La ESE Hospital Universitario Erasmo Meoz de la Ciudad de Cúcuta Norte de Santander**[[32]](#footnote-32)**
* La información recopilada por la Policía Nacional, en el marco del levantamiento[[33]](#footnote-33) del accidente da cuenta de que los testigos oculares del accidente señalaron que la causa probable del accidente está relacionada con: exceso de velocidad y topografía de la vía. En el numeral 11 del informe policial de accidentes de tránsito número 0907946[[34]](#footnote-34) se señala como hipótesis del accidente: falla en frenos y ausencia total o parcial de señales. El croquis del accidente[[35]](#footnote-35) informa que sobre la vía en la que ocurrió el accidente se estaban realizando perforaciones y que en uno de los costados de la vía había escombros **[[36]](#footnote-36)**
* En el marco de la investigación penal**[[37]](#footnote-37)** ante la Fiscalía Sexta Seccional por homicidio culposo**[[38]](#footnote-38)**, por la muerte de Kevin Alonso Díaz Cardona contra Juvenal Díaz Cardona, el instructor automotriz Luis Enrique Fossi[[39]](#footnote-39), conceptuó que resultaba imposible determinar la posible incidencia de fallas técnicas como causantes del accidente dado el estado en que quedó el automotor.
* **El día 21 de julio de 2011**[[40]](#footnote-40) **el ingeniero residente de la obra rindió un informe sobre lo ocurrido en la carretera ZULIA-SARDINATA PR 16+500** que señala: *“(…) como es de costumbre finalizar todas las actividades diarias se señalizó el 20 de julio y ese día en especial se reforzó la señalización ya que el municipio de Sardinata se encontraba de fiestas, en horas de la tarde una tractomula se varó antes de la curva y donde el conductor aprovechó parte de la señalización nuestra para colocarla detrás del vehículo para advertir que estaba varado, nos contaron que en horas de la madrugada del día 21 una tractomula que transportaba la tubería de perforación se había accidentado, por lo que de inmediato me presenté en el sitio del accidente y pude realizar el registro fotográfico[[41]](#footnote-41) y donde también pude evidenciar que el vehículo descendía a gran velocidad y le gano la curva, ya que esta curva cerrada y donde la carga (tubería de perforación) cayó sobre el cabezote y los troques del cabezote fueron a dar aproximadamente a unos 80 metros de donde quedo el cabezote, adicional a esto en el registro fotográfico se evidencia el pésimo estado de las llantas, es de anotar que la tractomula que se varó quedo tapando la señal que indicaba la proximidad de la curva (…)”.* versión, esta que fue ratificada en el marco de la audiencia de pruebas*.*
* **El representante legal de ESGAMO S.A.S INGENIEROS CONSTRUCTORES**[[42]](#footnote-42) manifiestó que le consta que se cumplía con lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial – Dispositivos que regulan el Tránsito de Carreteras el cual corresponde a la Resolución[[43]](#footnote-43) expedida por el Ministerio de Transporte y lo cal se puede constatar con el registro fotográfico aportado en la contestación[[44]](#footnote-44) , donde se evidencia la señalización para la fecha del accidente, y además mencionan que no les consta, ni conocieron si el vehículo involucrado en el accidente estaba autorizado para transportar carga y el tipo de carga transportada, pero si saben de la existencia de la Resolución 002800 de Octubre 12 de 2005 que prohíbe el tránsito de vehículos de más de 3.5 toneladas, los días domingos y festivos, a partir de las 12 horas hasta las 22 horas en la vía Cúcuta – Ocaña y viceversa.
* El señor Carlos Eduardo Maldonado en su testimonio dijo que es administrador marítimo especialista en transporte multimodal, actualmente es inspector marítimo y tiene un vehículo de transporte de carga; acerca del accidente manifestó que la mula involucrada en el accidente era de su propiedad, se la compró a un particular de segunda, con esa tractomula transportaba tubería petrolera, esos carros tienen que tener instrumentos especiales para ese tipo de carga, la empresa Tubo Caribe para la que trabaja le suministra tubería petrolera a Ecopetrol y a empresas dedicadas a la perforación y explotación de petróleo y para ingresar debe cumplir con condiciones óptimas de operación.

Para la fecha del accidente la tractomula había salido de Cartagena para Cúcuta, cargado con 30 toneladas; al momento del accidente una parte de la mercancía fue robada y otra fue recuperada por funcionarios de la empresa a la que iba dirigida.

El conductor del vehículo tenía un contrato con el testigo bajo la modalidad de prestación de servicios y por el que le pagaba un 10% del viaje; tal vínculo llevaba aproximadamente 2 años.

A cada vehículo se le hacían revisiones y mantenimiento debido a que las condiciones debían ser óptimas; para la época 8 días antes del accidente, se le había realizado mantenimiento de frenos.

El testigo fue al lugar de los hechos el 21, 1 día después del accidente debido a una llamada que le hizo un conductor que sabía que ese carro era de él, e hizo un video de la ruta que el conductor hizo antes del accidente, además evidenció una carretera que estaba en obra, donde no había señalización, a la orilla de la carretera había un montículo de tierra y esta era angosta, una huella de frenado donde el carro se accidentó, el accidente fue en una bajada y cuando se va en bajada no se ve el montículo con el cual se estrelló; éste se ve cuando se está encima, la carga estaba en el abismo.

Cuando llegó al lugar del accidente evidenció que el vehículo estaba destruido, el tren trasero estaba por un lado, el carro como tal, la parte de la cabina no se veía, el tráiler quedó completo, el cabezote totalmente destruido, y la policía le dijo que con sus recursos debía sacar el carro por lo que le dijo a un ingeniero que supuestamente trabajaba en la obra, que se encargara de recoger el carro y lo llevara a patios a ordenes de la fiscalía; sin embargo, le interpuso denuncia porque se perdió el tráiler.

En el lugar de los hechos había un muchacho que decía ser empleado de la concesionaria, y el testigo grabó haciéndole preguntas; el carro lo habían desbalijado, el tráiler estaba entre las cosas que se habían llevado.

Además fue a Sardinata a hablar con los policías que habían estado en el accidente, luego se desplazó a Cúcuta a visitar a Juvenal y a la morgue para pagar el traslado del cuerpo del hijo, para pedir copia de los informes y croquis; la mercancía estaba asegurada, así que solo llamó a la empresa para que recuperara lo que había quedado.

Acerca de las revisiones del vehículo, el testigo manifestó que las revisiones se hacían a solicitud del conductor, dependiendo de la necesidad; no obstante, se había realizado rutina de frenos 8 días antes del accidente.

Sobre el hecho de que llevara al hijo no sabía; no obstante los conductores tenían por costumbre viajar con sus esposas o algún familiar.

El testigo sobre las limitantes y prohibiciones que existían para transitar determinados días en determinadas horas, manifestó que no estableció en el contrato acerca de esto y no tenía como confirmar; no obstante, existen unos puestos de control que estipula la empresa y podía verificar todo porque en los documentos que le entregan al conductor está el control de ruta y que desde Aguachica al lugar de los hechos hay aproximadamente 140 KM.

El testigo tiene una empresa de transporte llamada OLT y estaba subcontratada por TRACTOCARGA, no facturaba con su empresa.

Sobre este testigo el apoderado de las aseguradoras tachó su imparcialidad por la relación del vehículo con su empresa y que existe una demanda instaurada por el testigo y la empresa OLT por los mismos hechos en contra de la Unión temporal vinculada y que se tenga en cuenta que ,la imparcialidad del testigo en tal proceso.

* Gabriel Fernando Ballesteros Castillo en su testimonio expuso que es ingeniero civil especialista en Gerencia financiera y actualmente es asesor de la vicepresidencia de gestión contractual de la ANI. Manifestó que cuando estuvo en Norte de Santander, fue residente y terminó como Director de obra; para el momento del accidente era residente, se dedicaba a estar pendiente de la vigilancia y ejecución de la obra, tenía los controles de equipo personal y material. Acerca del accidente manifestó que para esa época su campamento estaba en Sardinata donde se estaban celebrando las fiestas del pueblo por lo cual se suspendían labores y se hizo refuerzo en la señalización de las vías. El 21 le informaron que en la noche anterior había ocurrido un accidente; cuando fue a confirmar en efecto se había volcado una mula y procedió a hacer un registro fotográfico y evidenció el estado en el que había quedado la tractomula que quedó totalmente destruida; el troque estaba a 50 metros, las llantas estaban en muy mal estado, sobre todo para esa carretera ya que hay varias pendientes, adicionalmente era un día festivo por lo que no se sabe porque había tránsito de carga pesada.

El sitio es una recta con una pendiente alta y totalmente recta, la zona estaba pavimentada recientemente por lo que estaba excelente, tenía su demarcación, lo que faltaba era que en una curva estaban organizándose unas tuberías pero estaba por fuera de la vía, de igual manera había una señalización indicando que había una aproximación de la obra, según lo que ordena el INVIAS que son en total 13 señalizaciones 7 por un lado y 6 en el otro, como era una obra que ya estaba finalizando el testigo ordenó de hecho que reforzaran las señalizaciones, ya que en el pueblo siempre ha habido accidentes en esas fiestas, además de lo anterior estaba supervisado por la interventoría.

Lo que se podía evidenciar es que la tractomula se estrelló con una montañita (una lomita, la región es montañosa) por seguir derecho, de hecho habían medidas de protección como defensas metálicas para evitar caer en el abismo, no se evidencia que el conductor hubiese querido tomar la curva, aun habiendo señalización que indicaba que la había una curva hacia la izquierda, esa señalización estaba desde antes de la ejecución de la obra, el equipo lo que había puesto era una señalización preventiva que indicaba que trabajos en la vía para salvaguardar la vida de los obreros, por ejemplo “VELOCIDAD MAXIMA 50, 30” “OBRA A 200M”, sin embargo el trabajo no era sobre la vía, pues ya estaba terminado ese tramo, solo estaban realizando una labor adicional sobre unos filtros.

Lo que aduce del accidente es que hubo exceso de velocidad, o que no conocía la vía, o la hora, frenos o mal estado de las llantas o quizás recalentamiento de frenos ya que al momento de ver que ya estaba sobre la curva; eso lo aduce porque ha trabajado con equipo pesado durante 18 años, además por ver como quedo el escenario, si hubiese ido a una velocidad baja no se hubiese destruido como tal, al ver el estado de las llantas.

Respecto al contrato, se terminó a buen término y la interventoría no realizó ninguna observación.

Sobre el hijo del señor Juvenal, que resultó muerto no había rastros cuando el testigo llegó.

**2.2.2.** Respondamos ahora el interrogante planteado **¿Debe responder las demandadas UNIÒN TEMPORAL ESCC e INVIAS por los perjuicios ocasionados a los demandantes con ocasión accidente de tránsito ocurrido el 20 de julio de 2011 en la vía entre SARDINATA – CUCUTA NORTE DE SANTANDER, Kilómetro 16+726 Mt, donde falleció el joven KEVIN ALONSO DIAZ CARDONA?**

Analizado en conjunto el acervo probatorio, resulta factible señalar que la causa del accidente planteada por los accionantes y que apunta a atribuir a una supuesta falta de señalización en la vía que ocasionó la muerte del señor Kevin Díaz y las lesiones al señor Juvenal Díaz, no se encuentra debidamente sustentada y es que a pesar de que en el informe de accidente quedó consignado que una de las posibles causas del accidente de tránsito pudo haber sido la falta de señalización en el sitio de ocurrencia del accidente, también es cierto que los demás medios de prueba que obran en el plenario inclinan en favor de la hipótesis de la falla de frenos como la causa que de manera más probable determinó la ocurrencia del siniestro; sobre el punto, se considera de particular relevancia el estado de destrucción total en el que quedó el automotor, estado que en ninguna medida resulta compatible con un accidente que se hubiera presentado dentro de los límites de velocidad que en el lugar de ocurrencia del accidente no podía ser superior a 30 k/h.

Este primer elemento, al que se ha hecho alusión, tiene igualmente asidero en la posible ruta del vehículo accidentado que tal y como quedó diagramada en el croquis elaborado por la Policía, evidencia que el vehículo se estrelló en el inicio de la curva, lo que refuerza la visión de que el vehículo habría tomado la curva a una velocidad superior a la impuesta por las normas de tránsito, reforzando así mismo la primera hipótesis contenida en el informe de tránsito, esto es, la de la falla en el sistema de frenos como posible hecho determinante del accidente.

No obstante lo anterior, sea del caso señalar que las consideraciones plasmadas en precedencia, no serían suficientes para construir válidamente la hipótesis de la falla en el sistema de frenos, si no estuvieran acompañadas de unas manifestaciones hechas por el propietario del automotor accidentado, señor Carlos Eduardo Maldonado, quien en el marco de su declaración señaló que las personas que habían presenciado el accidente habrían manifestado que dada la dureza del accidente, la razón por la cual el señor Juvenal Díaz habría sobrevivido está relacionada con que aquél habría saltado del vehículo antes del impacto; para el Despacho, esta apreciación, aunque de oídas, sirve para confirmar que la causa más probable de ocurrencia del accidente fue una falla en el sistema de frenos, y es que, para el despacho, la decisión de saltar de un vehículo en movimiento, es una determinación que, a la luz de las reglas de la experiencia, solo resulta compatible con un escenario en que el sujeto tomador de dicha determinación anticipa con un 100 % de certeza, que el vehículo se va a estrellar y que no puede hacer nada para evitarlo, anticipación que solo podría explicarse, desde la lógica, a la luz de la existencia de una falla en el sistema de frenos y no desde la deficiencia en la señalización de la carretera, escenario este último que podría bien explicar un accidente repentino, pero no uno en el que el conductor tiene el tiempo para tomar una decisión tan neurálgica como la de saltar del vehículo en movimiento.

La suma de estos tres elementos (estado del vehículo después del accidente, posible ruta del vehículo accidentado, y declaración del testigo de cargo en torno a la decisión del conductor de saltar del vehículo antes del impacto), sirven para confirmar, con certeza, que la causa de ocurrencia del accidente estuvo relacionada con una falla en el sistema de frenos y que la mala señalización realmente no puede ser considerada causa adecuada de un accidente como el ocurrido. Así puestas las cosas, sea del caso señalar que la falta de señalización, si es que la misma estuviere adecuadamente demostrada, habría quedado subsumida por la arrolladora irrupción de una causa verdaderamente determinante del accidente objeto de análisis como lo es una falla en el sistema de frenos, al punto, que si hipotéticamente considerásemos una vía en las más óptimas condiciones de señalización, ello en nada hubiere cambiado el desenlace final del accidente.

La señalización es un elemento que tiene importancia frente a un vehículo que está en condiciones técnicas que permiten su maniobrabilidad, pero no frente a uno que está determinado únicamente por las leyes de la inercia y la física, pues estas leyes de la naturaleza no se encauzan por normas o reglas de señalización.

El despacho considera igualmente relevante referirse a la presunta existencia de escombros en la vía, para señalar que frente a tal circunstancia opera un razonamiento del mismo tenor que el expuesto en precedencia, y es que amen a que de acuerdo al croquis del accidente, la posible ruta del vehículo indica que los escombros no fueron determinantes para el impacto del vehículo, como quiera que el croquis los sitúa en lugar posterior al de la ruta de impacto, también es de considerar que su ausencia tampoco habría evitado la existencia del choque.

Siendo que la causa probable y adecuada del accidente cuyos daños hoy se demandan, estuvo determinada por la existencia de una falla en el sistema de frenos, es claro que los perjuicios no pueden ser imputables a las entidades demandadas ni mucho menos a su llamado en garantía, por ello, no está, configurada la responsabilidad del Estado y la parte resolutiva así lo reconocerá negando las pretensiones.

* 1. Se **CONDENARÁ EN COSTAS** a la parte demandante de conformidad con lo dispuesto en el artículo 188 del Código de Procedimientos Administrativo y de lo Contencioso Administrativo que remite al Código de Procedimiento Civil hoy Código General del Proceso[[45]](#footnote-45)

Sobre este punto los artículos 365 y 366 del Código General del Proceso establecen que se condenará en costas a la parte vencida en el proceso y para la fijación de las agencias en derecho deberán aplicarse las tarifas que establezca el Consejo Superior de la Judicatura. Si aquellas establecen solamente un mínimo, o este y un máximo, el juez tendrá en cuenta, además, la naturaleza, calidad y duración de la gestión realizada por el apoderado o la parte que litigó personalmente, la cuantía del proceso y otras circunstancias especiales, sin que pueda exceder el máximo de dichas tarifas.

Por último, mediante Acuerdo No. 1887 de 2003, la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura establece las tarifas de agencias en derecho, señalando en su capítulo III, Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, numeral 3.1.2. En los asuntos de primera instancia, inciso segundo, de los procesos con cuantía, que se condenará a la parte vencida en juicio hasta el veinte por ciento (20%) del valor de las pretensiones reconocidas o negadas en la sentencia.

De conformidad con lo anterior, teniendo en cuenta la naturaleza, calidad y gestión realizada por la apoderada de la parte demandada, se fijará como agencias en derecho el **5%** de las pretensiones solicitadas dentro del proceso.

En mérito de lo expuesto, el **JUZGADO TREINTA Y CUATRO (34) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUÍTO DE BOGOTÁ, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y, por autoridad de la Ley,**

**FALLA:**

**PRIMERO: Declárense no probadas** las excepciones propuestas por la demandada.

**SEGUNDO:** **Niéguense** las pretensiones de la demanda.

**TERCERO:** Se **condena en costas** a la parte actora, liquídense por secretaria.

**CUARTO:** **Fíjense** como agencias en derecho del apoderado de la parte demandada la suma de **$3´912.893**[[46]](#footnote-46)

**QUINTO:** Notifíquese a las partes del contenido de esta decisión en los términos del artículo 203 del CPACA.

**CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

**OLGA CECILIA HENAO MARIN**

Juez

MARG/MPBO/NNC

1. iv) JOSE LEONIDAS NARVAEZ MORALES, identificado con cedula de ciudadanía No 10.533.298, cedió sus derechos al ingeniero RAFAEL AUGUSTO ZAFRA DULCEY identificado con Cédula de Ciudadanía 13.840.816 de Bucaramanga. (folio 49-52 del cuaderno principal ) [↑](#footnote-ref-1)
2. Ver Informe de Accidente de Tránsito No C-0907946 [↑](#footnote-ref-2)
3. Nivel No. 1: Comprende la relación afectiva, propia de las relaciones conyugales y paterno-filiales o, en general, de los miembros de un mismo núcleo familiar (1er. Grado de consanguinidad, cónyuges o compañeros permanentes o estables). A este nivel corresponde el tope indemnizatorio (100 SMLMV).

   Nivel No. 2: Donde se ubica la relación afectiva propia del segundo grado de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos). A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 50% del tope indemnizatorio y no del 100 %, como de manera indebida se ha pretendido por el apoderado. [↑](#footnote-ref-3)
4. Precedente: Consejo de Estado - Sala de lo Contencioso Administrativo - Sección Tercera, sentencia de unificación jurisprudencial del 28 de agosto de 2014, Exp. 26.251, M.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

   Precedente: Consejo de Estado - Sala de lo Contencioso Administrativo - Sección Tercera, sentencia de unificación jurisprudencial del 28 de agosto de 2014, Exp. 27709, M.P. Carlos Alberto Zambrano. [↑](#footnote-ref-4)
5. "Art. 74. Los conductores deben reducir la velocidad a (30) kilómetros por hora en los siguientes casos: (...) Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad. Cuando las señales de tránsito así lo ordenen. • (...) [↑](#footnote-ref-5)
6. 'Art. 74. Los conductores deben reducir la velocidad a (30) kilómetros por hora

   en los siguientes casos:

   (•••)

   • Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.

   • Cuando las señales de tránsito asi lo ordenen.

   • (...)m [↑](#footnote-ref-6)
7. "(■■.)

   CLÁUSULA PRIMERA. OBJETO DEL SEGURO Y COBERTURA. SEGUREXPO DE COLOMBIA, POR MEDIO DE ESTE CONTRATO DE SEGUROS SE OBLIGA A INDEMNIZAR LOS PERJUICIOS QUE CAUSE EL TOMADOR DE LA PÓLIZA CON MOTIVO DE DETERMINADA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL, EN QUE INCURRA DE ACUERDO CON LA LEY COLOMBIANA, A CONSECUENCIA DE UN ACONTECIMIENTO QUE, PRODUCIENDOSE EXCLUSIVAMENTE DURANTE LA VIGENCIA DEL SEGURO Y CON OCASIÓN DEL DESARROLLO DE LAS OBLIGACIONES CONTENIDAS EN EL CONTRATO SEÑALADO E IDENTIFICADO EN LA CARÁTULA DE LA PÓLIZA, OCASIONE LA MUERTE, LESIÓN O MENOSCABO DE LA SALUD A TERCERAS PERSONAS(LESIONES PERSONALES) O EL DETERIORO O DESTRUCCIÓN DELOS BIENES (DAÑOS MATERIALES). (...)\* (negrillas y subrayados fuera de texto). [↑](#footnote-ref-7)
8. M(...) CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA. PAGO DE RECLAMACIONES.

   1. Segurexpo S.A. estará legalmente obligada a pagar indemnizaciones correspondientes a siniestros amparados bajo el presente seguro, únicamente en los siguientes casos: 1.1. Cuando el asegurado o beneficiario demuestre a través de medios probatorios, la ocurrencia del siniestro y la cuantía de la pérdida en los términos del artículo 1077 del código de comercio (...)" (Subrayados y negrillas fuera de texto). [↑](#footnote-ref-8)
9. "El contrato de seguro de daños, según desde el ángulo que se le mire, es meramente indemnizatorio de todo o parte del perjuicio sufrido por el asegurado, o puede entrañar ganancia, pero solo para el asegurador. Tal la razón para que el tomador, en caso de presentarse el riesgo, no pueda reclamar del asegurador suma mayor que la asegurada, así el daño haya sido superior, ni cifra que exceda del monto del daño aunque el valor asegurado fuera mayor. El asegurado logra así, a través del contrato de seguro, la posibilidad de obtener la reparación del detrimento que sufra en su patrimonio a causa del acaecimiento del siniestro; su aspiración no puede ir más allá del alcanzar una compensación del empobrecimiento que le cause la ocurrencia del insuceso asegurado; el contrato le sirve para obtener una reparación, más no para conseguir un lucro." 2 (negrillas fuera de texto). [↑](#footnote-ref-9)
10. %..) Limitada la cobertura de la presente póliza a únicamente los daños producidos por el contrato (Unión Temporal ESCC) con ocasión de la ejecución del contrato garantizado por la póliza de cumplimiento expedida por SEGUREXPO DE COLOMBIA S.A. (...)". [↑](#footnote-ref-10)
11. CLÁUSULA SEGUNDA. EXCLUSIONES GENERALES DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL. La presente póliza ampara los siguientes hechos: (...)

    33. Daños provenientes del incumplimeinto de contratos. (...)". [↑](#footnote-ref-11)
12. Corte Constitucional, sentencia C 965 de 21 de octubre de 2003, M.P. Rodrigo Escobar Gil. [↑](#footnote-ref-12)
13. Consejo de estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia de 11 de noviembre de 2009, radicado 05001- 23-26-000-1995-01935-01(181631 [↑](#footnote-ref-13)
14. "Articulo 90. El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados porta acción o la omisión de las autoridades públicas". [↑](#footnote-ref-14)
15. "El tema de la prueba de la conducta bajo el titulo jurídico de falla del servicio se enfoca en la acreditación de la existencia de un deber para la Administración en las circunstancias concretas debatidas y en la desatención de ese deber, con motivo de una conducta de acción o de omisión del demandado". [↑](#footnote-ref-15)
16. "La idea de la causalidad surge a partir del concepto de causa que en la noción más elemental se asocia con los competentes de anterioridad y necesidad, los cuales al confluir se traducen en que una cosa ocurre después de otra, de suerte que sin la primera la segunda no podría haber sucedido, o lo que es lo mismo, al removerla primera la segunda desaparecería. Desde el punto de vista filosófico el principio de causalidad se erige como una formulación del principio de la razón suficiente aplicado en relación con la existencia de las cosas, dejando de lado la razón de ser de la cosa misma como objeto del conocimiento, para señalar que todo lo que pasa obedece a una razón, es decir, nada pasa "porque sí" o sin que tenga alguna explicación, de manera que la existencia de un fenómeno debe su razón de ser a la existencia de otro. Lo anteriormente señalado permite afirmar que la relación de causalidad en términos jurídicos es el vínculo o ligamen existente entre dos fenómenos diversos (entre el hecho y el daño) en virtud del cual el segundo debe la existencia al primero y en ese sentido el segundo de los fenómenos se ubica como el efecto jurídico del primero, es por ello que la relación de causalidad constituye el nexo etiológico material - en cuanto dice relación a la parte objetiva-, que liga un fenómeno a otro y, que, en relación con el daño, constituye el factor de imputación material o física (imputatio facti) del mismo a un sujeto determinado. Es decir, cuando se hace alusión a la imputación material se remite al contexto de la relación de causalidad para determinar a quién es atribuible materialmente la producción del daño, en tanto la imputación jurídica que también se trata de una forma de establecer el ligamen entre dos fenómenos, distinta, por supuesto, a la material, constituye el soporte de la de la obligación de reparar el daño, de manera que la imputación jurídica consiste en determinar el fundamento o la razón de la obligación indemnizatoria acorde con uno de los títulos de imputación que han sido decantados porta jurisprudencia y la doctrina, según se trate de supuestos que se ubican dentro de una noción (subjetiva u objetiva) de la responsabilidad y, por consiguiente, se sitúa en ese plano dentro de la estructura lógica del fenómeno de la responsabilidad. Ei problema fundamental que se suscita frente a la estructuración del nexo causal surge a partir de la existencia de distintas condiciones que preceden a la producción del daño, de manera que se dificulta establecer cuál o cuáles constituyeron la causa del fenómeno o cuáles de las concausas han contribuido realmente a la realización del daño." [↑](#footnote-ref-16)
17. "el que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido." [↑](#footnote-ref-17)
18. Velásquez Posada Obdulio, Responsabilidad Civil Extracontractual, Segunda Edición, Editorial Temis pg. 327. [↑](#footnote-ref-18)
19. - Consejo de Estado 28 de Enero de 2015, CP Jaime Orlando Santofimio. Exp 32912. - CSJ. Sala de Casación Civil. Sent. 28/2/90 MP Héctor Marín Naranjo. - CSJ. Sala de Casación Civil. Sent. 25/10/94 MP Héctor Marín Naranjo. [↑](#footnote-ref-19)
20. Resulta claro entonces, que la función del interventor es de intermediación entre la entidad contratante y el contratista, dirigida a cumplir el control y vigilancia de la correcta ejecución de las obligaciones surgidas del contrato y no la de sustituir o reemplazar a la entidad en la toma de las decisiones, quien conserva dicha potestad y la ejerce a través de su propio representante legal, que adelanta las actuaciones que le corresponden en virtud de su posición de parte dentro de la relación negocial." [↑](#footnote-ref-20)
21. estudiando las pretensiones en concordancia con los hechos y las funciones de las entidades este Despacho encuentra que efectivamente se configuran las excepciones propuestas pues la entidad MINISTERIO DE TRANSPORTE no era la encargada del mantenimiento de la vía en donde ocurrió el accidente y no pudo haber generado la actuación que generó el accidente como el dejar escombros en la vía como lo dice el demandante; ahora bien en el caso de la ANI la via en donde ocurrió el accidente no corresponde a ninguna de las vías entregadas en concesión por la ANI, más aún, teniendo en cuenta que las obras que se adelantaban en dicho tramo, correspondían a labores en desarrollo del Contrato 1439 de 2008, suscrito entre el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y la UNIÓN TEMPORAL ESCC. Aunado a lo anterior como quiera que la excepción de la ANI prospera, como lo accesorio sigue a lo principal, la vinculación de su llamada en garantía pierde necesidad por lo tanto también se declarara probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva [↑](#footnote-ref-21)
22. folios 4-5, 77-83, 101-104 c1 y 123 al 137, c2 [↑](#footnote-ref-22)
23. Folio 121 C2 [↑](#footnote-ref-23)
24. Folio 122 C2 [↑](#footnote-ref-24)
25. Folios 28 – 64 C2 [↑](#footnote-ref-25)
26. Folios 36 – 112 C5 Contratos de interventoría No.1908-2008 cuyo objeto fue la interventoría para el mejoramiento y mantenimiento de las carreteras Cúcuta – Puerto Santander; Aguaclara – Ocaña; Ocaña – Alto El pozo- Sardinata; Rionegro – San Alberto. [↑](#footnote-ref-26)
27. Folios 320 – 344 C1 [↑](#footnote-ref-27)
28. Folios 432 – 439 C1 [↑](#footnote-ref-28)
29. Folio 7 C2 Copia de la Licencia de transito No 2070016, tarjeta de propiedad del tracto Camión de placas SWA 317donde consta que es de propiedad de la sociedad OPERADORES LOGISTICOS DE TRANSPORTE DE CARGA OLT-LTD, del Tránsito Municipal de Mosquera Cundinamarca [↑](#footnote-ref-29)
30. Folio 9 C2 Certificación de accidente de tránsito de fecha 20 de enero del año 2012firmado por el Subintendente RODRIGO DIAS CALDERON, jefe grupo de registro y análisis estadístico dirección de tránsito y transporte [↑](#footnote-ref-30)
31. Folio 84 C1 [↑](#footnote-ref-31)
32. Folios 64 – 119 C2 [↑](#footnote-ref-32)
33. Folio 7 c. 7. [↑](#footnote-ref-33)
34. Folio 8 c.7 [↑](#footnote-ref-34)
35. Folio 11 c. 7 [↑](#footnote-ref-35)
36. Folio 138 C2. el cual contiene fotografías y videos del accidente del Tracto Camión de placas SWA 317, así como el PDF del Capítulo IV del manual de señalización de calles y carreteras afectadas por obras públicas [↑](#footnote-ref-36)
37. Folio 8 C2 Constancia autenticada de fecha 30 de enero del año 2013 de la Fiscalía sexta seccional de Cúcuta Norte de Santander la cual certifica la ocurrencia de los hechos acaecidos el día 20 de julio del año 2011. [↑](#footnote-ref-37)
38. Cuaderno 7 [↑](#footnote-ref-38)
39. Folio 84 c.7 [↑](#footnote-ref-39)
40. Folio 179 C1. [↑](#footnote-ref-40)
41. Folio 185-203 del cuaderno principal Fotografías correspondientes al registro realizado por la UT ESCC sobre el lugar de los hechos una vez ocurrido el accidente [↑](#footnote-ref-41)
42. Folios 450 – 451 C1 [↑](#footnote-ref-42)
43. Folios 417 – 419 C1 Mediante Resolución Número 003555 expedida por el Ministerio de Transporte por la cual se establece la instalación obligatoria de vallas de información en las obras públicas que ejecuta el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS [↑](#footnote-ref-43)
44. Folios 10 – 15 C2 Álbum fotográfico donde se puede apreciar el estado como quedó el Tracto Camión de placas SWA 317 una vez ocurrido el accidente el día 20 de julio del año 2011, el cual consta de 12 fotografías. [↑](#footnote-ref-44)
45. *“(…). Salvo en los procesos en que se ventile un interés público, la sentencia dispondrá sobre la condena en costas, cuya liquidación y ejecución se regirán por las normas del Código de Procedimiento Civil.”* [↑](#footnote-ref-45)
46. EL 5% de las pretensiones solicitadas $78.257.859. 00 [↑](#footnote-ref-46)