



**JUZGADO TREINTA Y CUATRO ADMINISTRATIVO
CIRCUITO DE BOGOTÁ
Sección Tercera**

CIUDAD Y FECHA	Bogotá D.C., veintinueve (29) de octubre de dos mil veintiuno (2021)
REFERENCIA	Expediente No. 11001333603420150067500
DEMANDANTE	Marly Bibiana Gómez Giraldo; Luz Amparo Gómez Giraldo, quien actúa en nombre propio y en calidad de representante legal de su hija Leidy Johana Gómez Gómez
DEMANDADO	Nación - Ministerio De Transporte, Superintendencia De Puertos y Transporte y Agencia Nacional De Infraestructura - ANI
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 **Reparación Directa** iniciado por **Marly Bibiana Gómez Giraldo y Luz Amparo Gómez Giraldo**, quien actúa en nombre propio y en calidad de representante legal de su hija **Leidy Johana Gómez Gómez** contra la **Nación - Ministerio De Transporte, Superintendencia De Puertos y Transporte; y la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI**.

1. ANTECEDENTES:

1.1. La DEMANDA

DEMANDADA	CALIDAD
Marly Bibiana Gómez Giraldo	Hija y hermana de Adela Giraldo Vélez, Luis Evelio Gómez Sánchez y Diana Marcela Gómez Giraldo, fallecidos
Luz Amparo Gómez Giraldo	Madre de Yerly Fernanda Gómez Gómez, fallecida
Leidy Johanna Gómez Gómez	Hermana de Yerly Fernanda Gómez Gómez

1.1.1. PRETENSIONES

“PRIMERO: Declarar ADMINISTRATIVA Y EXTRACONTRACTUALMENTE RESPONSABLE, la NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE y SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE (Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor), por todos y cada uno de los daños y perjuicios materiales y morales, ocasionados a mis mandantes Señoras, MARLI BIBIANA GOMEZ GIRALDO, quien actúa en nombre propio, y la señora LUZ AMPARO GOMEZ GIRALDO, quien actúa en nombre propio y en calidad de representante legal de su menor hija LEIDY JOHANA GOMEZ GOMEZ, por la omisión y falla en el servicio en la inspección, vigilancia y control de manera eficiente en el control de la vinculación de equipos de la empresa Internacional de Turismo S.A., y a la Agencia Nacional De Infraestructura ANI por la omisión y falla en el servicio en el mantenimiento y señalización de la infraestructura vial y de transporte de la Vía Bogotá - Girardot Kilómetro 94+000 metros localidad Granada (Cundinamarca) zona rural, curva el recreo, Vereda San Raimundo, al no realizarse mantenimiento de la señalización vial, e instalar una efectiva señalización y demarcación vial, así como la instalación de sistemas de contención vehicular lo que coadyuvo a que el vehículo bus de placas SUC720 sufriera accidente de tránsito el día 16 de diciembre de 2012, donde fallecieron veintisiete (27) personas entre ellos señores LUIS EVELIO GOMEZ SANCHEZ (q.e.p.d.) y ADELA GIRALDO VELEZ (q.e.p.d.) y las jóvenes DIANA MARCELA GOMEZ GIRALDO y YERLY FERNANDA GOMEZ GOMEZ (q.e.p.d.), familiares de mis mandantes

SEGUNDO: Condenar a la NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE y SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE (Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor) y a la Agencia Nacional De Infraestructura ANI, a pagar a favor de la señora MARLI BIBIANA GOMEZ GIRALDO, (Mi mandante) los daños y perjuicios materiales, así:

Por los perjuicios Materiales (Lucro Cesante Futuro), de acuerdo al Estudio Postcensales 7 - Proyecciones nacionales y departamentales de población 2005 -2020, expedido por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DAÑE, de Marzo de 2010, se establece que el promedio de vida de las mujeres es de 76,31 años y los hombres 69,00 años, se tendrán en cuenta las citadas estadísticas como su expectativa laboral, para un lucro cesante así:

Por el señor LUIS EVELIO GOMEZ SANCHEZ (q.e.p.d.), quien al momento de su fallecimiento contaba con 54 años de edad, de profesión comerciante independiente propietario del Parqueadero "Lucho", su lucro cesante futuro es por la suma de Trescientos Veinticuatro Millones de Pesos M/Cte (\$324.000.000).

Por la señora ADELA GIRALDO VELEZ (q.e.p.d.), quien al momento de su fallecimiento contaba con 46 años de edad, de profesión comerciante independiente propietaria del Establecimiento de Comercio Cascos y Chalecos ADG La 30, su lucro cesante futuro es por la suma de Quinientos Setenta y Seis Millones de Pesos M/Cte (\$576.000.000).

Por la joven DIANA MARCELA GOMEZ GIRALDO (q.e.p.d.), quien al momento de su fallecimiento contaba con 17 años de edad, con proyecciones Universitarias, sin embargo se toma como referencia su vida productiva con base en el SMLMV, su lucro cesante futuro es por la suma de Trescientos Ochenta y Ocho Millones Ochenta mil Pesos M/Cte (\$388.080.000).

TOTAL DAÑOS MATERIALES (Lucro Cesante Futuro) MARLIN BIBIANA GOMEZ

MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y OCHO MILLONES OCHENTA MIL PESOS M/CTE (\$1.288.080.000), más la respectiva indexación.

TERCERO: condenar a la NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE y SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE (Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor) y a la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, a pagar a favor de la señora LUZ AMPARO GOMEZ GIRALDO, (Mi mandante) los daños y perjuicios materiales, así:

Por los perjuicios Materiales (Lucro Cesante Futuro), de acuerdo al Estudio Postcensales 7 - Proyecciones nacionales y departamentales de población 2005 -2020, expedido por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DAÑE, de Marzo de 2010, se establece que el promedio de vida de las mujeres es de 76,31 años y los hombres 69,00 años, se tendrán en cuenta las citadas estadísticas como su expectativa laboral, para un lucro cesante así:

Por la joven YERLY FERNANDA GOMEZ GOMEZ (q.e.p.d.), quien al momento de su fallecimiento contaba con 18 años de edad, laboraba de manera independiente en la comercialización de elementos de seguridad para motociclistas (Casos y Chalecos), su lucro cesante futuro es por la suma de Cuatrocientos Sesenta y Ocho Millones de Pesos M/Cte (\$468.000.000).

TOTAL DAÑOS MATERIALES (Lucro Cesante Futuro) LUZ AMPARO GOMEZ

CUATROCIENTOS SESENTA Y OCHO MILLONES DE PESOS M/CTE (\$468.000.000)

CUARTO: Condenar a la NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE y SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE (Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor) y a la Agencia Nacional De Infraestructura ANI, a pagar a favor de la señora MARLI BIBIANA GOMEZ GIRALDO, (Mi mandante), los daños y perjuicios morales así:

Para la señora MARLI BIBIANA GOMEZ GIRALDO, hija de los señores LUIS EVELIO GOMEZ SANCHEZ y ADELA GIRALDO VELEZ y hermana de DIANA MARCELA GOMEZ GIRALDO (q.e.p.d.) por los perjuicios de índole moral "pretium dobris" los que estimamos en QUINIENTOS (500) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes, equivalentes año 2015 a la suma de TRESCIENTOS VEINTIDOS MILLONES CIENTOS SETENTA Y CINCO MIL PESOS M/CTE (\$322.175.000), más la respectiva indexación.

Para la niña KAREN DAHIANNA GALLEGO GOMEZ (Hija de mi mandante y nieta de los fallecidos), representada legalmente por la señora MARLI BIBIANA GOMEZ, en calidad de nieta de los señores LUIS EVELIO GOMEZ SANCHEZ y ADELA GIRALDO VELEZ (q.e.p.d.), por los perjuicios de índole moral "pretium doloris" los que estimamos en DOSCIENTOS (200) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes, equivalentes año 2015 a la suma de CIENTO VEINTIOCHO MILLONES OCHOCIENTOS SETENTA MIL PESOS M/CTE (\$128.870.000), más la respectiva indexación.

QUINTO: Condenar a la NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE y SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE (Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor) y a la Agencia Nacional De Infraestructura ANI, a pagar a favor de la señora LUZ AMPARO GOMEZ GIRALDO, (Mi mandante) y su menor hija LEIDY JOHANA GOMEZ GOMEZ, los daños y perjuicios morales así:

Para la señora LUZ AMPARO GOMEZ GIRALDO, madre de la joven YERLY FERNANDA GOMEZ GOMEZ (q.e.p.d.), por los perjuicios de índole moral "pretium doloris" los que estimamos en DOSCIENTOS (200) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes, equivalentes a la suma de CIENTO VEINTIOCHO MILLONES OCHOCIENTOS SETENTA MIL PESOS M/CTE (\$128.870.000).

Para la menor LEIDY JOHANA GOMEZ GOMEZ, representada legalmente por la señora LUZ AMPARO GOMEZ Y GIRALDO, en calidad de hermana de la joven YERLY FERNANDA GOMEZ GOMEZ (q.e.p.d.), por los perjuicios de índole moral "pretium doloris" los que estimamos en DOSCIENTOS (200) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes, equivalentes a la suma de CIENTO VEINTIOCHO MILLONES OCHOCIENTOS SETENTA MIL PESOS M/CTE (\$128.870.000).

SEXTO: Condenar a la NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE y SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE (Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor) y a la Agencia Nacional De Infraestructura ANI, por las agencias en derecho, los gastos y costas que se llegaren a causar en el presente proceso."

1.1.2. Los **HECHOS** sobre los cuales basa su petición son en síntesis los siguientes:

1.1.2.1. Los días 15 y 16 de Diciembre de 2012, los padres y hermana de MARLI BIBIANA GOMEZ GIRALDO señor LUIS EVELIO GOMEZ SANCHEZ, ADELA GIRALDO VELEZ y DIANA MARCELA GOMEZ GIRALDO y la hija de la

demandante LUZ AMPARO GOMEZ GIRALDO, la joven YERLY FERNANDA GOMEZ GOMEZ, fueron invitados a un congreso o reunión que se lleva a cabo a nivel Nacional con las personas que se encuentran afiliadas y las que desean afiliarse a la empresa Gano Excel Colombia; dicho evento se llevó a cabo en la ciudad de Bogotá.

1.1.2.2. En virtud al citado viaje, la empresa Gano Excel Colombia, contrató la prestación del servicio de transporte con la empresa INTERNACIONAL DE TURISMO SA. INTURCAFE S.A., la cual suministro ocho (08) vehículos entre ellos el vehículo de placas SUC 720, marca Chevrolet, línea CHR 580 226, MODELO 1993, color blanco y verde, servicio público, clase de vehículo bus, carrocería cerrada, motor Nro. BRA1308193, Chasis Nro. PHD93004, con licencia de Tránsito Nro. 10002913916 y con Tarjeta de Operaciones Nro. 0702416 expedidos por el Ministerio de Transporte (Dirección General de Transporte y Tránsito Automotor).

1.1.2.3. El día 16 de diciembre del año 2012 siendo aproximadamente las 23:30 horas, cuando los familiares de mis mandantes señores LUIS EVELIO GOMEZ SANCHEZ y ADELA GIRALDO VELEZ y las jóvenes DIANA MARCELA GOMEZ GIRALDO y YERLY FERNANDA GOMEZ GOMEZ, retornaban a la ciudad de Tuluá (Valle) en calidad de pasajeros en el vehículo tipo bus de placas SUC 720, a la altura de la Vía Bogotá - Girardot Kilómetro 94+000 metros localidad Granada (Cundinamarca) zona rural, curva el recreo, Vereda San Raimundo, sufrió un accidente de tránsito en el cual perdieron la vida de manera inmediata los cuatro (04) familiares de mis mandantes MARLI BIBIANA GOMEZ GIRALDO y LUZ AMPARO GOMEZ GIRALDO, así como veintitrés (23) personas más, y resultando lesionados quince (15) pasajeros del citado vehículo automotor.

1.1.2.4. El citado accidente de tránsito fue atendido por el personal de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, siendo primer respondiente el señor Subintendente GEOVANNY LOPEZ GAROES, adscrito a la citada entidad, y en el INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRANSITO No. C - 1206726, de fecha 16/12/2012, determinó como causales que coadyuvaron a que se produjera el accidente, entre ellas: Código causa 308 y 301 Ausencia o deficiencia demarcación, Ausencia Total de Señal.

1.1.2.5. Debido a este accidente y la forma en que se presentaron los hechos, emergieron dudas toda vez que se escuchaban en las noticias sobre la falta de mantenimiento del bus, entre otros aspectos, pero a través de medios de comunicación como el periódico el Colombiano en su página virtual www.elcoiombiano.com, se entrevistó al señor HECTOR FABIO PINEDA, trabajador de Gano Excel y explica que él vio el vehículo volcado y ayudó a rescatar los heridos, pero en la citada noticia se precisó también: "Entre tanto, Pineda denunció que durante el viaje Cali - Bogotá el bus también presentó fallas cuando ascendía la línea (...)" lo que determina ciertas dudas del estado técnico - mecánico del citado vehículo automotor BUS.

1.1.2.6. Siguiendo la investigación y revisando la documentación del vehículo tipo bus de placas SUC 720, marca Chevrolet, que el citado automotor es MODELO 1993, un vehículo con DIECINUEVE (19) AÑOS de antigüedad, a la fecha del accidente acaecido en el AÑO 2012, tiempo de antigüedad que superó lo

establecido por el artículo 45 del Decreto 174 de 2001 "Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial", que preceptúa: "Artículo 45. Edad del equipo. Las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, no podrán vincular a su parque automotor bajo ninguna forma contractual, vehículos con más de diez (10) años de antigüedad provenientes de otra modalidad de servicio." (Cursiva, negrilla y subrayado fuera del texto original). Este hecho de igual manera se respalda con el oficio de enero de 2015, emanado del FONDO DE PREVENCIÓN VIAL, firmado por su directora ejecutiva ALEXANDRA ROJAS LOPERA, en donde se esgrime la normatividad antes descrita.

1.1.2.7. En el Decreto 174 de 2001 "Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial", en su CAPITULO III - Autoridades competentes, y en los Artículos 8 y 9, se precisa: "Artículo 8o. Autoridad de transporte. Para todos los efectos a que haya lugar, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será regulado por el Ministerio de Transporte." (Cursiva, negrilla y subrayado fuera del texto original), y es el Ministerio de Transportes el encargado de autorizar la vinculación de un vehículo a una empresa de transporte terrestre automotor especial y dicha autorización se oficializa con la expedición de la tarjeta de operaciones de conformidad con el artículo 37 del Decreto 174 de 2001, lo que significa que el Ministerio debió verificar el modelo del vehículo tipo bus de placas SUC 720, y no autorizar o permitir que el mismo se incorporara al servicio público especial de la empresa INTERNACIONAL DE TURISMO S.A. en virtud a la antigüedad del mismo, es decir más de diez (10) años, tal y como o preceptúa el artículo 45 del Decreto 174 de 2001.

1.1.2.8. El diario El país, en la edición de Lunes 17 de Diciembre de 2012, al referirse sobre los hechos donde fallecieron los tres familiares de la demandante, precisó en su página virtual www.elpais.com.co : "Cecilia Álvarez Correa, ministra de Transporte, aseguró que la empresa a la cual pertenece el bus en el que murieron 26 personas y 15 más resultaron heridas tiene ocho investigaciones en su contra." , situación que a la fecha se desconocen resultados de las mismas, pero además llama la atención que en esa misma publicación la señora Alexandra Rojas, directora del Fondo de Prevención Vial, preciso que Colombia es de los pocos países del mundo donde circulan buses de turismo con 20 años de antigüedad, lo que vislumbra claramente que buses con tanta antigüedad al servicio público generan riesgos, que pueden evitarse no otorgándoles la Tarjeta de Operaciones ni permitiendo que los mismos se vinculen a la empresa de transporte de servicio públicos y especiales.

1.1.2.9. En INFORME DE INVESTIGADOR DE CAMPO, de fecha 17/12/12, realizado por el Subintendente LUIS ANDREY MARIN PEÑA, Técnico Profesional en Topografía Judicial, quien realiza una INSPECCION AL LUGAR DE LOS HECHOS, LEVANTAMIENTO TOPOGRAFICO, en la página 4 de 5, se precisa Demarcación horizontal: "Toda la demarcación vial es deficiente y en el lugar exacto donde el vehículo sale de la calzada no hay línea blanca de borde.", en la página 5 de 5, se precisa como RESULTADOS DE LA ACTIVIDAD INVESTIGATIVA, lo siguiente: "La vía en el lugar del accidente es pendiente descendente hacia Fusagasugá en curva (...) La demarcación vial es deficiente y no brinda una información clara al usuario de la vía.", es menester señalar que el accidente ocurrió a las 23:30 horas aproximadamente y es precisamente donde la señalización vial

juega un papel preponderante para los conductores, pues las vías se encuentran totalmente en penumbra y las señales (Verticales, demarcación vial y la demarcación elevada o tachas retrorreflectivas) son la carta de navegación de los conductores para guiar el vehículo sobre la vía y por ende tomar las decisiones acertadas en los momentos de reacción ante cualquier evento. De igual manera dichas irregularidades fueron también halladas en la AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL No. 0975 - 2012 SETRA - DECUN, de fecha 19 de diciembre de 2012, suscrito por los señores Patrullero GUILLEN RODRIGUEZ NELSON y Subintendente LEONARDO CHAPARRO CETINA quien es técnico profesional en Seguridad Vial, quienes hallaron entre otras las siguientes irregularidades sobre la Vía Bogotá - Girardot Kilómetro 94+000 metros localidad Granada (Cundinamarca) zona rural, curva el recreo, Vereda San Raimundo, así:

1. *Página 3 de 6, 1.2. SEÑALIZACION Y CONTROLES, dispositivos luminosos "No posee".*
2. *Página 3 de 6, MATERIAL FOTOGRAFICO, Fotografía No. 02 "Km 94 350 sector el recreo sector donde se observa la deficiencia en la demarcación vial por desgaste."*
3. *Página 4 de 6, MATERIAL FOTOGRAFICO, Fotografía No. 04 "Km 94 200 sector el recreo sentido Soacha - Silvania sitio en el cual se observa el desnivel que tiene la calzada con referencia a la presunta berma."*
4. *Página 4 de 6, MATERIAL FOTOGRAFICO, Fotografía No. 04 "Km 94 100 sector el recreo sentido Soacha - Silvania en el cual se realizaron actividades de bacheo tapando la demarcación vial sin volver a pintarla."*
5. *Página 8 de 6, MATERIAL FOTOGRAFICO, Fotografía No. 08 "Km 94 000 sector el recreo Soacha - Silvania sitio en el cual hace falta la prolongación e instalación de coronas retrorreflectivas para la canalización del tránsito vehicular."*
6. *Página 5 de 6, MATERIAL FOTOGRAFICO, Fotografía No. 09 "Km 93 980 sector el recreo sentido Soacha - Silvania se observa el mal estado de la baranda de contención metálica debido a que ya fue impactada y requiere de un cambio para que vuelva a cumplir con la función de detener y redireccionar."*
7. *Página 5 de 6, MATERIAL FOTOGRAFICO, Fotografía No. 10 "Km 93 980 sector el recreo sentido Soacha - Silvania se observa que la baranda de contención semirrígida no tiene una buena base para estar sujeta y le faltan algunos pernos para asegurarla."*

1.1.2.10. Estas son algunas de las muchas irregularidades de la falta de mantenimiento vial, mantenimiento de la señalización (Vertical y horizontal y demarcación de la vía) así como la instalación de señales de tránsito efectivas y que orienten a los usuarios de las vías, actividades que debían ser realizadas por la Agencia de Infraestructura Vial ANI, a través de la concesión Autopista Bogotá - Girardot. (Es menester señalar que el mantenimiento de las vías a través de concesiones se encontraba a cargo del Instituto Nacional de Concesiones INCO, creado mediante Decreto 1800 del 26 de Junio de 2003, el cual mediante Decreto Ley 4165 del 3 de Noviembre de 2011 se modificó la denominación y naturaleza jurídica de Instituto Nacional de Concesiones por la Agencia de Infraestructura Vial ANI, encargado del mantenimiento y señalización vial de la infraestructura vial del País.)

1.1.2.11. De igual manera la Fiscalía ordeno una inspección al lugar de los hechos, actividad realizada el día 07 de febrero de 2013, por parte de los señores Subintendente CASTILLO BEJARANO FABIAN LEONARDO y Patrullero GARZON BAQUERO JOSE LUIS, quienes pertenecen a la Seccional de Tránsito y Transporte Cundinamarca de la Policía Nacional, y en su informe fijaron material fotográfico y precisaron:

1. *En la Fotografía Nro. 3 de la pagina 3 de 6, se precisa: "Se observa la vía reducida a tres carriles (Dos sentido Girardot Bogotá y uno sentido Bogotá Girardot) donde es claro que la demarcación se encuentra poco visible por desgaste con el tráfico. Fotografía tomada a trescientos metros antes del lugar del accidente."*
2. *En las fotografías de la pagina 5 de 6, se realiza una descripción de la vía así: "Se muestra una panorámica de la curva "El recreo" Km 94, donde es perceptible la pendiente descendente que finaliza en la curva para luego convertirse en una recta plana (...)" luego en la fotografía inferior de la misma página se precisa: "Se observa al fondo la curva "El recreo" en donde finaliza la pendiente descendente, se convierte en una recta plana que luego de 300 trescientos metros aproximados pasa a ser una pendiente ascendente como lo muestra la fotografía panorámica."*

1.1.2.12. El 20 de Mayo de 2013, la CORPORACIÓN FONDO DE PREVENCIÓN VIAL, realizo una AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL a la vía Girardot -Bogotá Tramo Peaje Chusaca - Subia, y presento el INFORME DE INSPECCION DE SEGURIDAD VIAL, donde hallo varias irregularidades, así:

"En el recorrido nocturno se observó la perdida casi por completo de la retrorreflectividad de la demarcación como se observa en las ilustraciones presentadas a continuación, lo que incrementa el riesgo potencial de accidente ya que tampoco se cuenta con demarcación elevada o tachas. Se debe tener en cuenta que el Manual de señalización estipula que la demarcación debe ser retrorreflectiva o en su defecto estar iluminada, a excepción del paso peatonal tipo cebra." (Página 107 Y 108 del informe de inspección de seguridad vial realizado por FONDO DE PREVENCIÓN VIAL.)

"La superficie de rodadura se encuentra en gran parte en buen estado, con una demarcación y señalización deficiente que presenta confusiones en algunos sectores." (Página 134 del informe de inspección de seguridad vial realizado por FONDO DE PREVENCIÓN VIAL.)

"Existen barreras flexibles que presentan riesgos eminentes para el conductor identificados en la siguiente forma:

- Longitud de desarrollo inadecuada para garantizar contención y redireccionamiento.
- Errores de instalación, que permiten enganchamiento al dejar los traslapes entre postes en el sentido del tráfico vehicular.
- Insuficiente distancia de trabajo para la flexibilidad de este tipo de barreras.
- No hay longitudes de anclaje suficientes para que las vigas metálicas actúen eficientemente a tracción.
- No están colocadas a las alturas adecuadas. Hay reducción de alturas por las sobrecarpetas que han elevado el nivel de la rasante. Defensas y muros muy

bajos podrían permitir el paso de vehículos por encima de ellos, sobre todo si se trata de vehículos grandes, razón por lo cual es recomendable verificar alturas después de repavimentar la vía." (Páginas 136 y 137 del informe de inspección de seguridad vial realizado por FONDO DE PREVENCIÓN VIAL.).

"Sobre el estudio de señalización y demarcación se concluye lo siguiente:

- En general, la señalización instalada en la vía es escasa y aunque la instalación de estas señales en exceso induce a la falta de respeto y desacatamiento de las señales, hay peligros y situaciones que deben ser advertidas a los usuarios de la vía.

- Algunas señales no tienen la retroreflectividad adecuada para ser visibles en cualquier situación climática como lluvia, neblina y en horas de la noche, por lo que se deben revisar continuamente para realizar el mantenimiento, limpieza o reemplazo de la señal según las necesidades.

- A lo largo del recorrido no se observa una adecuada señalización de velocidades según lo establecido en la Resolución 1384 de 2010 del Ministerio de Transporte y lo establecido en el Método para establecer límites de velocidad en carreteras Colombianas." (Página 140 y 137 del informe de inspección de seguridad vial realizado por FONDO DE PREVENCIÓN VIAL).

1.2. La CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA:

ENTIDAD DEMANDADA	CALIDAD
Agencia Nacional de Infraestructura – ANI	Demandado principal
Ministerio De Transporte	Demandada Principal
Superintendencia De Puertos Y Transporte	Demandada Principal
QBE Seguros – Hoy ZLS Aseguradora De Colombia S.A.	Llamada en garantía por la ANI
Concesionaria Autopista Bogotá – Girardot S.A. En Reorganización	Llamada en garantía Por QBE

1.2.1. El apoderado del demandado **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA** manifestó lo siguiente:

“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, técnico y probatorio que permita concluir que en el presente caso mi representada ha causado alguno de los perjuicios alegados, como quiera que su actuación se encuentra conforme a lo dispuesto en la Constitución Política y la Ley. Lo anterior, de conformidad con los argumentos y las excepciones que se propondrán en las líneas que siguen.”

Propuso como **excepciones** las siguientes:

Falta De Integración Del Contradictorio. - Litis Consorcio Necesario - Concesión Autopista Bogotá - Girardot S.A.	Sobre el particular se debe indicar, que el Instituto Nacional de Concesiones INCO hoy Agencia Nacional de Infraestructura ANI y la Concesión Autopista Bogotá -Girardot S.A., suscribieron el contrato de concesión GG 040 de 2004, el cual tiene por objeto "el otorgamiento al Concesionario de una concesión para que de
--	--

	<p><i>conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 4, de la Ley 80 de 1993 y en la Ley 105 del mismo año, realice por su cuenta y riesgo, entre otros, los estudios y diseños definitivos, la adquisición de predios, <u>la ejecución de las Obras de Construcción y Rehabilitación, la operación y el mantenimiento de dichas obras</u>, la financiación, la prestación de servicios y el uso de los bienes de propiedad del INCO dados en concesión, para la cabal ejecución del Proyecto Vial "Bosa-Granada-Girardot".</i></p> <p>En consecuencia, con lo anterior, se hace necesario que el Concesionario Autopista Bogotá Girardot S.A., haga parte del presente litigio, pues en el hipotético caso que llegare a decidirse que las condiciones de la vía incidieron en el accidente de tránsito objeto del presente litigio, éste deberá responder por las condiciones de la vía, pues para la época de los hechos el tramo Bogotá - Girardot se encontraba concesionada a la Concesión Autopista Bogotá - Girardot S.A.</p> <p>Dentro del contexto anterior, se puede comprobar que entre el Concesionario Autopistas Bogotá-Girardot S.A. y la Agencia Nacional de Infraestructura existe una relación jurídica, sustentada en el contrato de Concesión GG 040 de 2004, el cual tiene por objeto: "<i>...otorgamiento al Concesionario de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 4, de la Ley 80 de 1993 y en la Ley 105 del mismo año, <u>realice por su cuenta y riesgo, los estudios y diseños definitivos, la adquisición de predios, la ejecución de las obras de construcción y rehabilitación, la operación y mantenimiento de dichas obras (...)</u></i>". (Subrayado y negrilla fuera de texto) sí, en el hipotético evento de que la parte demandante logre probar, la falla en el servicio u omisión por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, se reitera, que quien debe entrar a responder es el Concesionario Autopista Bogotá - Girardot a título de omisión en el cumplimiento de sus obligaciones derivadas del Contrato de Concesión GG 040 de 2004, teniendo en cuenta que el Estado trasladó al Concesionario la totalidad de la responsabilidad de los daños que se causen a terceros por la ejecución del mismo y en caso de una eventual condena, ésta deberá dirigirse en contra del titular de la obligación, que en el presente caso, es directamente el Concesionario Autopista Bogotá - Girardot S.A. a voces de las obligaciones contractuales contenidas en el Contrato de Concesión GG 040 de 2004.</p>
<p>Falta De Legitimación En La Causa Por Pasiva.</p>	<p><i>El régimen de responsabilidad estatal en los contratos de concesión difiere del régimen aplicable a los contratos de obra pública; por lo tanto no existe legitimación en la cusa por pasiva respecto de la Agencia Nacional de Infraestructura:</i></p> <p>Las labores que desarrolla la Agencia se determinan específicamente con las funciones asignadas normativamente, así como lo establecido en el contrato de Concesión, que constituye ley</p>

para las partes y genera obligaciones exclusivas a cargo del particular.

La Ley 80 de 1993; el artículo 32¹ del mismo cuerpo normativo establece que:

*"[s]on contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio **por cuenta y riesgo del concesionario** y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden". (Se subraya y resalta).*

Por lo anterior, se ruega al H. Juez que en el análisis del presente caso se evalúe en debida forma el contrato de concesión y la asunción de riesgos y responsabilidades que atañen a este negocio estatal, y que no puede ser evaluado como los demás contratos para tratar de asignar indiscriminadamente la responsabilidad a la Administración.

En efecto. El contrato de concesión vial No. GG-040-2004 suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones -INCO, hoy la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI, y la Sociedad Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A., tiene por objeto:

CLAUSULA 2. OBJETO DEL CONTRATO.

*El objeto del presente Contrato, es el otorgamiento al Concesionario de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 4, de la Ley 80 de 1993 y en la Ley 105 del mismo año, **realice por su cuenta y riesgo**, los estudios y diseños definitivos, **la adquisición de predios, la ejecución de las obras de construcción** y rehabilitación, la operación y mantenimiento de dichas obras (...)"*. (Subrayado y negrilla fuera de texto)

Por la naturaleza del contrato de concesión es claro que se encuentra en cabeza del concesionario, entre otras obligaciones, las de construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto vial, aspectos sobre los cuales la Entidad estatal concedente no tiene incidencia alguna, en primer lugar en virtud a su objeto y en segundo al alcance del contrato.

¹ Ley 80 de 1993, Artículo 32 De los Contratos estatales Numeral 42
Calle 26 N°59-51 Edificio T4, Torre B, Piso 2 PBX: 3791720- www.ani.gov.co, Nit. 830125996-9 Página 11 de 26

	<p>31.2. El Concesionario deberá mantener indemne al INCO frente a las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivadas de daños y/o perjuicios causados a propiedades o a la vida o integridad personal de terceros, o del INCO, incluyendo las de cualquiera de los empleados, agentes o subcontratistas del INCO, que surjan como consecuencia directa o indirecta de actos, hechos u omisiones del Concesionario en la ejecución del Contrato.</p> <p>En consecuencia, conforme se encuentra pactado en el Contrato de Concesión No. GG-040-2004, la obligación de realizar la gestión predial y la ejecución de las obras de construcción por su cuenta y riesgo es el Concesionario - que en el presente litigio es la Sociedad Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A.; además las consecuencias derivadas de esta gestión se encuentran a cargo del Concesionario, por ello la Sociedad Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A. es la directa responsable por las insuficiencias que se presenten al respecto "desde el momento de recibir la vía por parte del INCO". Por tanto, esta Entidad no debe responder por las supuestas vulneraciones de los derechos demandados.</p>
<p>Incumplimiento Del Requisito De Procedibilidad De Conciliación Prejudicial Como Causal De Rechazo De La Demanda - Frente A Karen Dahianna Gallego Gomez Representada Por Marli Bibiana Gomez Giraldo.</p>	<p>Esta defensa pone de presente que la parte demandante en sede de conciliación prejudicial no se formuló pretensión ni argumento alguno en lo relativo a la menor <u>KAREN DAHIANNA GALLEGO GOMEZ</u>, quien presuntamente fue representada por su madre la Señora MARLI BIBIANA GOMEZ GIRALDO, de quien no obra poder, ni se observa previo agotamiento del requisito de procedibilidad, frente a quien solicita el pago de unos perjuicios de índole moral por el valor de DOSCIENTOS SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES, es decir que las pretensiones de esta menor no fueron ventiladas en fase de conciliación prejudicial, lo que significa que la convocada INCO hoy Agencia Nacional de Infraestructura no pudo tenerla en cuenta ni valorarlos cuando fijó su posición respecto de la solicitud, consecuentemente el Comité de Conciliación y Defensa Judicial de esta entidad solo se pronunció frente a las pretensiones de MARLI BIBIANA GOMEZ GIRALDO, LUZ AMPARO GOMEZ GIRRALDO y la menor LEIDY JOHANA GOMEZ GOMEZ, presentados en la solicitud de conciliación prejudicial. Por lo anterior, solicito que se rechacen estas pretensiones de la demanda, respecto de la menor <u>KAREN DAHIANNA GALLEGO GOMEZ</u>; o se declare probada esta excepción previa</p>
<p>Falta De Prueba De Los Perjuicios Alegados.</p>	<p>Desde ahora me opongo a la liquidación que presentó el apoderado de la parte actora en relación con los perjuicios reclamados, ya que la misma debe basarse según los lineamientos de la jurisprudencia decantada que sobre la materia, frente a la cual se ha establecido que no puede basarse en supuestos no demostrados o equivocados, como sucedió en el caso objeto de análisis, pues no se evidencia prueba determinante que señale el daño material aquí reclamado.</p>

Resolución Oficiosa De Excepciones	<p>Solicito al 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 transcurso del presente proceso.</p> <p>Con todo, si se considera que las presentes excepciones no están llamadas a prosperar procedo a formular argumentos de defensa de fondo, frente a los elementos de prosperidad de la responsabilidad estatal.</p>
---	---

1.2.2. El apoderado del demandado **MINISTERIO DE TRANSPORTE** manifestó lo siguiente:

“Me opongo a todas y cada una de las pretensiones de la demanda por los argumentos de hecho y de derecho que expongo en la presente contestación, fundamentada especialmente en que el actor a lo largo de su escrito de demanda no expone cual es el hecho, omisión u operación generadora del daño mediante el cual pretende hacer responsable al Ministerio de Transporte de un daño y su consecuente indemnización, y menos aún cual es la imputación que sobre el daño reclama a esta Entidad, |en consecuencia solicito al Honorable Juez sean denegadas en su totalidad, con fundamento en las excepciones invocadas, en la respuesta a los hechos y en las pruebas que se apreciarán.”

Propuso como **excepciones** las siguientes:

Falta De Legitimación En La Causa Por Pasiva	<p>Es claro que el centro de imputación ni por la señalización de las vías, ni por el control y vigilancia de las empresas de transporte corresponde a la Nación Ministerio de Transporte, puesto que la función de esta Entidad es netamente de reglamentación de normativas y fijación de políticas para el sector transporte y su infraestructura en materia de transporte y tránsito</p>
Inexistencia De La Posible Obligación Y Por Ende De La Responsabilidad Por Parte Del Ministerio De Transporte.	<p>De acuerdo con las normas de cada entidad este Ministerio no es el encargado de mantener, ni construir ni conservar las vías, ni mucho menos la de señalizarlas, pues ello corresponde a quien tiene a cargo la vía sea nacional, departamental o municipal, por tanto si hay una deficiente señalización no es este Ministerio el competente para desarrollar dicha función, porque de acuerdo con la pretensión del demandante frente al Ministerio de transporte esta Entidad, no tiene dentro de sus funciones <u>ejercer vigilancia y control sobre las empresas de transporte</u> esta función como quedo expuesta está en cabeza de la Superintendencia de Puertos y Transporte. No existe pues un nexo causal entre los hechos y las funciones y competencias del Ministerio de Transporte.</p> <p>Finalmente, y en lo que atañe a la tarjeta de operación debo manifestarle que conforme a las pruebas que se allegan con la contestación el Ministerio de Transporte dio aplicación a la norma del Decreto 174 de 2001, conforme se corrobora con la certificación expedida por el Director Territorial Quindío con destino al Juez 15 Civil del Circuito de Oralidad de Cali Valle, donde se lee:</p> <p>Que una vez revisado el Sistema Integrado de Información del Ministerio de Transporte "GALEON" se advierte que para el 16 de diciembre de 2012 el</p>

	vehículo de PLACA SUC-720 de propiedad del señor VICTOR ALFONSO LONDOÑO GONZALEZ, se encontraba vinculado a la EMPRESA INTERNACIONAL DE TURISMO INTERCAFE S.A" sede principal Armenia (Quindío), identificada con NTI No. 800098927-5, contando con tarjeta de operación No. 702416 expedida el 8 de octubre de 2012 y con vencimiento del 7 de octubre de 2014, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos para la renovación de la misma, según oficio radicado bajo el MT. NO. 20123630025812 del 28 de agosto de 2012, documento que autoriza al vehículo para prestar servicio como el mismo documento lo indica en RADIO DE ACCION NACIONAL, según los contratos suscritos por la empresa y a los cuales asigne los correspondientes vehículos (anexo documentos).
Rompimiento Del Nexo Causal	No es el Ministerio de Transporte quien ejerce control, y vigilancia sobre las empresa de transporte, esta función está claramente asignada por la ley a otra entidad adscrita cual es la Superintendencia de Puertos y Transporte lo que rompe el nexos causal invocado en la demanda frente al Ministerio de transporte.

1.2.3. El apoderado del demandado SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE manifestó lo siguiente:

“Dando cumplimiento a la dispuesto en el Numeral 2o del artículo 175 del CPACA, en concordancia con el numeral 2o del artículo 96 del Código General del Proceso, me permito manifestar que ME OPONGO A TODAS Y CADA UNA DE LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA, las cuales denomina el actor como "PRETENSIONES".

A LA PRETENSION PRIMERA: ME OPONGO. Al ser esta pretensión de carácter declarativo, mi oposición a la misma se funda por cuanto que la misma carece de fundamentos jurídicos, fundamentos tácticos y fundamentos probatorios. El demandante considera que mi representada SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, debe ser declarada ADMINISTRATIVA Y EXTRACONTRACTUALMENTE RESPONSABLE, porque presuntamente se generó una omisión en sus funciones de inspección, vigilancia y control en la VINCULACION DE EQUIPOS (VEHICULOS AUTOMOTORES) a la empresa INTERNACIONAL DE TURISMO S.A. Al respecto, se debe indicar que como bien lo indica al mismo demandado, la vinculación de los automotores a las empresas de transporta especial, es posible, solamente con la expedición de la tarjeta de operaciones, tramite este que no realiza mi representada. (...)”

Propuso como **excepciones** las siguientes:

Falta De Integración Del Contradictor. Falta De Integración Del Litisconsorcio Necesario. Numeral 9º Del Artículo 100 Del Cgp	<p>Tal como lo reconoce el actor en el párrafo 2o del hecho décimo primero de la demanda, el lugar donde ocurrió el accidente el día 16 de diciembre de 2012, hace parte de una vía que fue concesionada por el entonces Instituto Nacional de Concesiones INCO, hoy Agencia de Infraestructura Vial ANI, a la sociedad CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTA GIRARDOT S.A. identificada con NIT 830.143.442, mediante contrato GG 040 de 2004 del 2 de Julio de 2004, cuyo objeto era el diseño, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto vial Bosa-Granada- Girardot.</p> <p>En el contrato GG 040 DE 2004, se encuentran entre otras obligaciones a cargo del concesionario AUTOPISTA BOGOTA GIRARDOT S.A., las siguientes:</p>
--	---

	<p>"5. Diseñar, construir, rehabilitar, mantener y operar por su cuenta y riesgo los trayectos que hacen parte del proyecto, en los términos, plazos, calidades y especificaciones previstas en este contrato y sus apéndices y en el pliego y sus anexos. ...</p> <p>17. Evitar la imposición de multas al INVIAS o al INCO por incumplimiento imputable al CONCESIONARIO, de las disposiciones ambientales y de gestión social aplicables al Proyecto. En caso de presentarse alguna sanción, multa o indemnización a cargo del INVIAS o del INCO como consecuencia del incumplimiento del CONCESIONARIO, mantener indemne al INVIAS o al INCO por cualquiera de estos conceptos, para lo cual INVIAS a través del INCO, o el INCO podrá llamar en garantía al CONCESIONARIO, o repetir contra éste, por cualquier suma que se viera abocado a pagar como consecuencia del incumplimiento del CONCESIONARIO. ...</p> <p>19. Ejecutar las Obras de Construcción y Rehabilitación en los términos y condiciones del Contrato y sus apéndices. ...</p> <p>29. Realizar el mantenimiento de los Trayectos que conforman el proyecto, durante las diferentes etapas, en los términos previstos en las Especificaciones Técnicas de Operación y Mantenimiento. ...</p> <p>35. Prestar los servicios a los usuarios del Proyecto de manera confiable, segura y continua en los términos del contrato y sus apéndices...."</p> <p>El actor presenta como una de las presuntas causas generantes del accidente ocurrido el día 16 de diciembre del año 2012, la "deficiente o ausente demarcación vial y señales de tránsito, (Señales Verticales y horizontales) sobre la vía (Autopista Bogotá- Girardot), en especial la instalación de una (sic) adecuadas y eficientes señales de tránsito, en sitios de alto riesgo, en curvas peligrosas, vías, vías ascendentes y descendentes, específicamente como en el sitio donde sufrió el accidente de tránsito el vehículo de placas SUC720, Vía Bogotá Girardot Kilómetro 94-\ 000 metros localidad Granada (Cundinamarca) zona rural, curva el recreo, Vereda San Raimundo". Por lo anterior se hace necesario la vinculación al presente medio de control, a la sociedad AUTOPISTA EOCOTA GIRARDOT S.A.</p>
<p>Inexistencia De Falla Del Servicio Toda Vez Que No Hay Omisión En Las Funciones De Inspección, Vigilancia Y Control, Por Cuanto No Es Función De La Superintendencia De Puertos Y Transporte El</p>	<p>De la pretensión primera de la demanda se determina la responsabilidad que según el actor tendría mi representada y por lo cual considera que se produce una falla en el servicio, al presuntamente omitir funciones de inspección, vigilancia y control, en la VINCULACION DE EQUIPOS a la empresa INTERNACIONAL DE TURISMO S.A. Pues según el demandante la Superintendencia de Puertos y Transporte, <u>NO debió permitir la vinculación del vehículo de placas SUC720, a la empresa INTERNACIONAL DE TURISMO S.A.</u> por cuanto dicho vehículo era modelo 1993, lo cual según el demandante, desconocía lo dispuesto en el artículo 45 del Decreto 174 de 2001. Veamos la norma;</p> <p><i>"ARTICULO 4C. ■ EDAD DEL EQUIPO. Las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, no podrán vincular a su parque automotor bajo</i></p>

<p>Control En La Vinculación De Los Equipos A Las Empresas De Transporte Terrestre Especial De Pasajeros.</p>	<p><i>ninguna forma contractual, vehículos con más de diez (10) años de antigüedad provenientes de otra modalidad de servicio.</i></p> <p>Al respecto, se debe resaltar que la Superintendencia de indicar que como bien lo indica el mismo demandado, la vinculación de los automotores a las empresas de transporte especial, es posible, solamente con la expedición de la tarjeta de operaciones, tramite este que no realiza mi representada.</p> <p>No es cierto que las empresas de transporte especial no puedan vincular vehículos con más de 10 años de antigüedad. Mal interpresa el actor el artículo 45 del Decreto 174 de 2001, (derogado por el artículo 98 del Decreto Nacional . 348-de 2015, no obstante vigente para el momento de los hechos). Debemos contextualizar entonces el mencionado artículo 45, el cual se encuentra en el CAPITULO VI, denominado, Vinculación y desvinculación de equipos. Por lo cual, el límite de 10 años, se determinaba <u>solamente cuando el vehículo provinieran de otra modalidad de servicio, diferente desde luego al transporte especial</u>. En suma. Las empresas de transporte especial podían vincular equipos (vehículos) cualquiera fuese su edad, siempre y cuando llenasen los requisitos y <u>le fuera expedida la correspondiente de operación por parte de Ministerio de Transporte, v siempre y cuando, no provinieran de otra modalidad de servicio, diferente al transporte terrestre</u>. El artículo primero de la Ley 336 de 1993, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte, determina los modos o modalidades del transporte, las cuales se resumen en:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Aéreo.2. Marítimo.3. Fluvial.4. Férreo.5. Masivo.6. Terrestre. <p>El transporte terrestre automotor especial, se encuentra subsumido dentro de la modalidad de transporte TERRESTRE, conforme las categorías dispuestas en el mencionado artículo 1º de la Ley 336 de 1996 y se encuentra regulado mediante el Decreto 174 de 2001, el cual en su artículo 1º determina:</p> <p style="text-align: center;">ARTICULO 1.- OBJETO Y PRINCIPIOS - <i>El presente Decreto tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial y la prestación por ■ parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.</i></p> <p>El mismo Decreto 174 del 2001, en su CAPITULO VII, determina todo lo referente a la TARJETA DE OPERACIÓN. Veamos: SE TRANSCRIBEN ARTÍCULOS 46, 47, 48, 49 Y 50 del decreto. Por su parte, CAPITULO VI, ibidem, determina la VINCULACION Y DESVINCULACIÓN DE EQUIPOS, a las empresas habilitadas para la</p>
--	--

	<p>prestación de servicio público de transporte terrestre automotor especial en sus artículos 36 a 45.</p> <p><u>Se concluye entonces que la Superintendencia de Puertos y Transporte, no le asiste función de inspección, vigilancia y control respecto de la vinculación de los equipos a las empresas habilitadas para la prestación de servicio público de transporte terrestre automotor especial, y aún tuviera dicha función, no sería dable pregonar la falla del servicio alegada por el actor, toda vez que el límite de la edad de los equipos, solamente se aplica cuando ellos provenga de otra modalidad del servicio de transporte como ya se ha explicado.</u></p>
Inexistencia Del Daño Antijuridico Respecto De La Superintendencia De Puertos Y Transforte	<p>Recordemos que acá no se evidencia daño causado por el actuar en defecto (omisión) de la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE. Y el mismo informe de accidentes de tránsito No. 1206726 del 16 de diciembre de 2012, determina tres (3) hipótesis posibles de causas del accidente. A saber.</p> <ol style="list-style-type: none">1. EXCESO DE VELOCIDAD. Código 116. Hipótesis atribuible al conductor.2. FALLA MECANICA. Código 157. La cual se determina como falla en frenos, conforme lo plasmado en el numeral 8.8 del mencionado informe de tránsito.3. AUSENCIA O DEFICENCIA TOTAL O PARCIAL DE SEÑALES. Código 301. Causal esta atribuible a la vía. Se reitera que el código 308 NO EXISTE, dentro de las determinadas en los anexos de la Resolución 6020 de 2006, expedida por el Ministerio de Transporte, y "por la cual se adopta el manual para diligenciar el Informe Policial de Accidentes de Tránsito y se modifica el campo 12 del formato del mismo informe."
Hecho De Un Tercero Ejercicio De Actividad Peligrosa	<p>Se encuentra decantado, que la conducción de vehículos automotores constituye el ejercicio de una actividad peligrosa. Respecto de la cual se deben predicar unos supuestos para ser considerada como generante de un daño. A saber:</p> <ol style="list-style-type: none">a. Que se desarrolle una actividad peligrosa. Y ella es tal, cuando en el trabajo se emplean cosas, energías o actividades con alto riesgo de generar daños a terceros, como las que se relacionan con vehículos, ferrocarriles, energías eléctricas, atómica, etc. .b. El daño debe provenir del peligro inherente a la actividad peligrosa.c. Que el agente sea responsable (guardián) del manejo de la actividad peligrosa.d. La víctima debe ser extraña a la causa del daño.e. Que el daño sea causado por la actividad peligrosa. <p>Para el caso particular el guardián del manejo de la actividad peligrosa es el conductor del vehículo de placas SUC720, el propietario del mismo y la empresa de transporte a la cual el vehículo estaba vinculado, y los daños causados son precisamente causados por dicha actividad. Al existir causales de hipótesis del accidente de tránsito, tales como exceso de velocidad y fallas mecánicas en el sistema de frenado, éstas le son atribuibles al conductor en primera instancia. Respecto de las fallas mecánicas del vehículo, estas le son atribuibles al conductor, al propietario e incluso a la empresa a la cual se encontraba vinculado el vehículo.</p>

	<p>Es por ello que la ley ha previsto la existencia de pólizas de seguro no "solo expedidas a favor de los vehículos en particular, sino de las empresas habilitadas para la prestación de servicio público de transporte. Al respecto el Decreto 174 en artículo 57 de 2001 determina: *transcribe el artículo*</p> <p>En caso de muerte como consecuencia del accidente de tránsito, serán beneficiarios de las indemnizaciones por muerte las personas que indique el artículo 1142 del Código de Comercio (artículo 244 de la Ley 100 de 1993).</p> <p>Para el caso particular, existen causales generantes del accidente de tránsito atribuibles a terceros no vinculados al proceso, los cuales a todas luces son los guardianes de la actividad peligrosa, del ejercicio de la actividad de conducción de vehículo automotor.</p>
<p>Excepción De Oficio</p>	<p>De acuerdo a lo dispuesto en el inciso 2º del artículo 187 del CPACA, se faculta al operador judicial para decidir de oficio sobre cualquier excepción que a lo largo del proceso se encuentre probada. Solicito al Señor Juez que de encontrar probada alguna otra excepción no planteada en este escrito, se sirva pronunciarse sobre ella a favor de mi representada SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE.</p>

1.2.4. El apoderado del llamado en garantía **QBE SEGUROS S.A.** llamado por la **ANI**, manifestó lo siguiente:

“PRIMERA: ME OPONGO. Tal y como se expondrá a lo largo del presente escrito, la Agencia Nacional de Infraestructura no es responsable por los presuntos perjuicios sufridos por las demandantes como consecuencia de los hechos ocurridos el 16 de diciembre de 2012.

SEGUNDA A QUINTA: ME OPONGO a que se condene a la Agencia Nacional de Infraestructura a pagar los supuestos perjuicios patrimoniales (lucro cesante) y extrapatrimoniales (daño moral) causados a las demandantes, toda vez que, como se demostrará mediante este escrito y a lo largo del proceso: i) la Agencia Nacional de Infraestructura no es responsable de los daños causados a la parte actora; ii) los daños no son ciertos, no están probados o son excesivos; iii) no existe una correcta estimación de perjuicios; y iv) las demandantes no tienen derecho alguno en contra de la Agencia Nacional de Infraestructura.

SEXTA: ME OPONGO a cualquier tipo de condena en costas o agencias en derecho en contra de la Agencia Nacional de Infraestructura puesto que, como se verá a lo largo de este escrito y durante el proceso, no existe responsabilidad alguna de dicha entidad”.

Propuso como **excepciones** las siguientes:

<p>Falta De Legitimación En La Causa Por Pasiva De La Agencia Nacional De Infraestructura</p>	<p>En el presente caso, la falta de legitimación en la causa por pasiva de la Agencia Nacional de Infraestructura radica en que la entidad mencionada <u>no tiene la función de realizar el mantenimiento de la señalización y demarcación vial</u>, sino que su objeto es “<i>planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios</i></p>
--	---

	<p><i>conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional</i>".² Resaltado fuera de texto.</p> <p>Por lo anterior, no tiene sentido endilgar a dicha autoridad la responsabilidad por el accidente de tránsito ocurrido el día 16 de diciembre de 2012, ya que la Agencia Nacional de Infraestructura no es la encargada de colocar la señalización vial.</p> <p>Conforme con lo dispuesto anteriormente, es evidente que Agencia Nacional de Infraestructura no puede asumir responsabilidad alguna por los supuestos perjuicios sufridos por las demandantes, ya que sus funciones – determinadas por el artículo 4 del Decreto 4165 de 2011- no incluyen el servicio de mantenimiento de la señalización vial.</p>
<p>Exoneración De Responsabilidad Patrimonial De Agencia Nacional De Infraestructura Por El Hecho De Un Tercero – Causal De Exoneración</p>	<p>En esta medida, se resalta que los presuntos daños sufridos por las demandantes se debieron a: i) el hecho de Leonardo Ospina Mafla (conductor del vehículo SUC 720); ii) el hecho de Internacional de Turismo S.A. – Inturcafé S.A.; y/o iii) el hecho de Concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A.</p> <p>1. Hecho de Leonardo Ospina Mafla (conductor del vehículo SUC 720)</p> <p>Las pruebas obrantes en el expediente acreditan que la causa eficiente del accidente de tránsito fue el exceso de velocidad y la actuación del señor Leonardo Ospina Mafla, conductor del vehículo de placas SUC 720. Al respecto, tenemos los siguientes medios probatorios:</p> <ul style="list-style-type: none">• De acuerdo con lo dispuesto en el informe de tránsito, una de las hipótesis del accidente fue la velocidad a la que circulaba el vehículo de placas SUC 720, que fue superior a los límites establecidos (hipótesis 116: "Exceso de velocidad"), lo cual constituye la transgresión de los artículos 106 y siguientes del Código Nacional de Tránsito:  <ul style="list-style-type: none">• Noticia de El Colombiano, publicada el 18 de diciembre de 2012: <p><i>"Según el general Francisco Patiño, comandante de la Policía de Carreteras, el bus se quedó sin frenos, y el conductor <u>pensó que el lugar más apropiado para frenar era en un cultivo de tomate de árbol, pero había un hueco de tres metros de profundidad que no vio</u>".</i></p> <p>[...]</p>

² Artículo 3 del Decreto 4165 de 2011.

La ministra de Transporte Cecilia Álvarez, [sic] dijo que **el conductor del bus siniestrado tiene en su hoja de vida cinco accidentes de alguna gravedad** y la empresa Internacional de Turismo, a la que pertenecía el bus, tiene ocho investigaciones en la Superintendencia de Transporte por irregularidades en la prestación del servicio". Se resalta.

- Entrevista al general Francisco Patiño, publicada por Caracol el día 17 de diciembre de 2012 (se aporta el vídeo):

"[...] Al parecer, de acuerdo con versiones del conductor [...] se quedó sin frenos, no pudo controlar el vehículo y se fue a este sitio.

[...] parece que fue una falla mecánica de frenos, se quedó sin frenos y **trató de llevarlo hacia un sitio más o menos plano pero más adelante se encontró con la sorpresa de que había un hueco ahí**, está el separador en esa curva, está el control de la berma pero no, pasó por la parte derecha [...]."

De acuerdo con lo expuesto, y a pesar de que el señor Ospina se encontraba en una posición de garante respecto de los pasajeros del autobús de placas SUC 720, ha quedado acreditado que el conductor del mencionado vehículo no actuó con la debida diligencia y cuidado que exige la conducción de vehículos automotores toda vez que:

i) circulaba excediendo los límites de velocidad; y ii) al presentarse la falla mecánica (frenos), decidió salirse de la carretera y detener el vehículo en un cultivo de tomate de árbol, sin prever que podían existir obstáculos o abismos que, por la oscuridad de la noche, no pudiera visibilizar.

Por otro lado, y con independencia de que haya quedado acreditado que la falta de diligencia y cuidado del Leonardo Ospina Mafla fue la que causó el accidente de tránsito, es preciso tener en cuenta que el mencionado conductor se encontraba ejerciendo una actividad peligrosa, motivo por el cual cuenta con la presunción de culpa reconocida jurisprudencialmente:

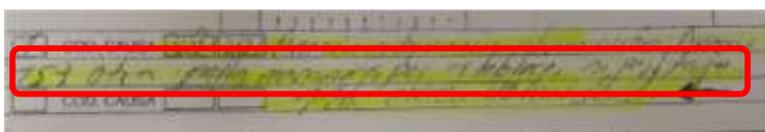
"[...] En particular, a más del régimen de las actividades peligrosas previsto en el artículo 2356 del Código Civil, prescindiendo de la problemática planteada respecto del entendimiento genuino de esta norma, su notable aptitud potencial, natural e intrínseca característica de causar daños, impone a quienes la ejercen significativos deberes legales permanentes de seguridad y garantía mínima proyectados además en una conducta "que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás" (artículo 55, ejusdem), en no realizar o adelantar acción alguna que afecte la conducción del vehículo en movimiento (artículo 61, ibídem) y **garantizar en todo tiempo las "óptimas condiciones mecánicas y de seguridad" del automotor** (artículos 28 y 50 Ley 769 de 2002).

*En suma, según la reiterada jurisprudencia de la Sala, a la víctima de la lesión causada con la conducción de vehículos, le basta acreditar el ejercicio de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad entre aquella y éste para estructurar la responsabilidad civil por tal virtud. En contraste, **al presunto agente es inadmisibles exonerarse probando la diligencia y cuidado, o la ausencia de culpa**, y salvo previsión normativa expresa in contrario, sólo podrá hacerlo demostrando a plenitud que el daño no se produjo dentro del ejercicio de la actividad peligrosa por obedecer a un elemento extraño exclusivo, esto es, la fuerza mayor o caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero que al romper el nexo causal, excluye la autoría.”(cas.civ. sentencia de 17 de mayo de 2011, exp. 252903103-001-2005-00345-01).³ Se resalta.*

Por lo expuesto anteriormente, solicito a la H. Juez que exonere de toda responsabilidad a los demandados en el presente proceso, toda vez que la causa eficiente del accidente de tránsito se debió a: i) el exceso de velocidad en que circulaba el señor Leonardo Ospina Mafla como conductor del vehículo de placas SUC 720, y/o ii) a su falta de pericia al llevar el rodante, luego de la falla mecánica, fuera de la carretera, hacía un vacío de tres metros. Sin embargo, al margen de esos supuestos de hecho, se reitera que la culpa del conductor, al tratarse de una actividad peligrosa, se presume, de tal suerte que debe acreditarse la ocurrencia de una causa extraña.

2. Omisión de Internacional de Turismo S.A. – Inturcafé S.A.

De acuerdo con la documentación obrante en el expediente y aquella que se aporta junto con la presente contestación, la omisión de Internacional de Turismo S.A. (en adelante, Inturcafé) constituyó, junto con la actuación del conductor Leonardo Ospina Mafla, la **causa eficiente** del accidente de tránsito ocurrido el día 16 de diciembre de 2012:



- De acuerdo con lo dispuesto en el informe de tránsito, una de las hipótesis del accidente fue la falla mecánica que presentó el vehículo de placas SUC 720 (hipótesis 157. “Otra. Falla mecánica por establecer en peritaje”):
- Transcripción del vídeo de Web Noticias TV (se aporta el vídeo):

“Según las autoridades, el bus de placas SUC 720 de la empresa Transporte Internacional de Turismo perdió los frenos y luego

³ Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil, sentencia del 19 de mayo de 2011, radicado: 05001-3103010-2006-00273-01. M.P. William Namén Vargas.

colisionó en el sector de San Raimundo [...]. El conductor sobrevivió y dijo que perdió el control del vehículo luego de la falla mecánica”

- Noticia de El Colombiano, publicada el 18 de diciembre de 2012:

“El bus, que llevaba 19 años rodando, le falló el sistema de frenos y **los pasajeros se habían quejado por lo que consideraron malas condiciones del vehículo.**

[...]

Si bien la señalización y el estado de la carretera en el lugar del accidente eran normales, para evitar desgracias a las mismas hay que sumarles revisiones permanentes a los carros: **“El solo hecho de tener la revisión técnico mecánica no quiere decir que todos los días no deba revisar el carro, hay que revisarle las llantas, los frenos, todo”**, dijo el oficial [general Francisco Patiño]”.

[...]

“La ministra de Transporte Cecilia Álvarez, dijo que el conductor del bus siniestrado tiene en su hoja de vida cinco accidentes de alguna gravedad **y la empresa Internacional de Turismo, a la que pertenecía el bus, tiene ocho investigaciones en la Superintendencia de Transporte por irregularidades en la prestación del servicio**”. Se resalta.

- Noticia publicada por el periódico El Colombiano, versión electrónica (elcolombiano.com) el día 17 de diciembre de 2012, donde un ocupante de otro vehículo de la Flota de Inturcafé manifestó que solicitaron un cambio de vehículo pero que no fue posible:

“Entre tanto, Pineda denunció que durante el viaje Cali-Bogotá el bus también presentó fallas cuando ascendían La Línea, pero que, **a pesar de que solicitaron un cambio de vehículo, esto no fue posible**”. Negrilla nuestra.

- Entrevista al general Francisco Patiño, publicada por Caracol el día 17 de diciembre de 2012 (se aporta el vídeo):

“[...] Al parecer, de acuerdo con versiones del conductor [...] se quedó sin frenos, **no pudo controlar el vehículo** y se fue a este sitio.

[...] **parece que fue una falla mecánica de frenos, se quedó sin frenos** y trató de llevarlo hacia un sitio más o menos plano pero más adelante se encontró con la sorpresa de que había un hueco ahí, está el separador en esa curva, está el control de la berma pero no, pasó por la parte derecha [...]”. Se resalta.

Teniendo en cuenta las circunstancias del suceso que nos ocupa, es necesario resaltar la importancia del mantenimiento preventivo de los vehículos de servicio público, las cuales son definidas en la Resolución 315 de 2013 como: “una serie de intervenciones y reparaciones realizadas al vehículo con la finalidad de anticipar fallas o desperfectos”⁴. De acuerdo con el contenido del artículo 2 de la mencionada norma, las labores de mantenimiento preventivo se encuentran en cabeza de la empresa de transporte:

ARTÍCULO 2.- Revisión y Mantenimiento de los vehículos. Las empresas terrestres automotoras de pasajeros serán las responsables de realizar el mantenimiento preventivo de los vehículos de servicio público vinculados al transporte automotor, a través de un centro especializado y con cargo al propietario.

Teniendo en cuenta que de la flota de ocho vehículos que Inturcafé puso a disposición de los trabajadores de Gano Exel, dos de ellos (un 25%) presentaron fallas (en el que viajaba el señor Pineda y el identificado con placas SUC 720), es evidente que la sociedad transportista obvió las obligaciones relacionadas con el mantenimiento preventivo de los vehículos.

Adicional a lo anterior, se debe resaltar que la jurisprudencia ha entendido que existe responsabilidad solidaria entre la entidad transportista y el conductor del vehículo, esto es, entre Inturcafé y el señor Leonardo Ospina Mafla.

Por lo expuesto, solicito a la H. Juez que entienda la existencia de esta causal de exoneración de la responsabilidad y, en consecuencia, exima de toda responsabilidad a la Agencia Nacional de Infraestructura.

3. Omisión de Concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A.

Para la época en que ocurrieron los hechos que dieron lugar al inicio del presente litigio (16 de diciembre de 2012) se encontraba vigente el Contrato de Concesión No. GG-040-2004⁵⁶ (en adelante, “contrato”), dentro del cual se preveía la construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento de la vía Bogotá-Girardot. Entre los sectores objeto del contrato encontramos el sector comprendido entre Alto de Rosas y Sylvania (Trayecto 5), en el cual se produjo el accidente de tránsito objeto del presente proceso:

⁴ Artículo 3 de la Resolución 315 de 2013, de 6 de febrero de 2013.

⁵ “Para el diseño, la construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto vial Bosa-Granada-Girardot, celebrado entre el Instituto Nacional de Concesiones -INCO- y Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A.”.

⁶ Cláusula 5. Término de Ejecución: “El término de ejecución del presente **Contrato** se ha estimado en dieciséis (16) años contados a partir de la suscripción del **Acta de Inicio de Ejecución**”.

CLAUSULA 2. OBJETO DEL CONTRATO

El objeto del presente Contrato, es el otorgamiento al Concesionario para que de conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 1993 y en la Ley 105 del mismo año, realice por su cuenta y riesgo estudios y diseños definitivos, la adquisición de predios, la ejecución de **Construcción y Rehabilitación**, la operación y el mantenimiento de la obra, la financiación, la prestación de servicios y el uso de los bienes de propiedad de los concesionarios dados en concesión, para la cabal ejecución del Proyecto Vial "Bosque de la Sabana" bajo el control y vigilancia del INCO y adelante los diseños para el **Trayecto 2**, en el **Trayecto 3**, en el **Trayecto 6**, en el **Trayecto 7** y en el **Trayecto 8**.

De la mera lectura del objeto contractual, es posible observar que corresponde a la Concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A. (en adelante, el concesionario) la operación y mantenimiento de dichas obras. Pero esta situación no se deriva únicamente del contenido de la cláusula transcrita, sino que también se evidencia en las obligaciones estipuladas entre las partes, las cuales se ubican en la cláusula 12 del contrato:

CLAUSULA 12. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

El Concesionario será responsable de la ejecución completa y oportuna del Contrato, de conformidad con lo previsto en este documento, en sus apéndices y en los demás documentos que lo integran. Para tales efectos, el Concesionario deberá realizar todas las acciones, a su costa y riesgo, tendientes al cabal cumplimiento de este Contrato y en particular tendrá a su cargo incluyendo, pero sin limitarse, las siguientes obligaciones, además de las contenidas en las normas constitucionales, legales o reglamentarias aplicables, en otras cláusulas del presente Contrato o en los documentos que lo integran, y las que se desprendan de su naturaleza:

12.9 Diseñar, construir, rehabilitar, mantener y operar por su cuenta y riesgo los **Trayectos** que hacen parte del Proyecto, en los términos, plazos, calidades y especificaciones previstas en este Contrato y sus apéndices y en el Pliego y sus anexos.

12.26 Establecer y ejecutar el programa de señalización y desvíos a que se refiere la CLÁUSULA 42 de este Contrato.

12.29 Realizar el mantenimiento de los **Trayectos** que conforman el Proyecto, durante las diferentes etapas, en los términos previstos en las **Especificaciones Técnicas de Operación y Mantenimiento**.

De acuerdo con lo expuesto, si la H. Juez entiende que la causa eficiente de lo ocurrido el día 16 de diciembre de 2012, no fue la actuación del conductor del vehículo y/o la omisión de la empresa transportadora, es evidente que esta responsabilidad deberá endilgársele al concesionario del contrato, toda vez que en él recaía la obligación de: i) rehabilitar y mantener los trayectos del proyecto; ii) establecer y ejecutar el programa de señalización y desvíos⁷; y iii) realizar el mantenimiento de los trayectos que conforman el proyecto, con independencia de la etapa en la que este se encuentre.

⁷ Cláusula 42. Uso de vías públicas. El **Concesionario** deberá a su costa y riesgo establecer un programa de señalización y desvíos para evitar -o minimizar- las afectaciones que puedan ocasionarse sobre el tránsito en las vías públicas que serán objeto del Proyecto, durante las diferentes etapas del mismo".

	<p>Por lo anterior, solicito que declare probada la causal de exoneración de responsabilidad por el hecho de un tercero -omisión del concesionario- y, en consecuencia, exima de toda responsabilidad a la Agencia Nacional de Infraestructura.</p>
<p>Cláusula Indemnidad De</p>	<p>CLÁUSULA 31. GARANTÍAS</p> <p>-El Concesionario se compromete a constituir las siguientes garantías por los montos y durante los plazos previstos en esta cláusula:</p> <p>[...]</p> <p>31.2. AMPARO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL</p> <p><u>El Concesionario deberá mantener indemne al INCO frente a las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivadas de daños y/o perjuicios causados a propiedades o a la vida o integridad personal de terceros, o del INCO, incluyendo las de cualquiera de los empleados, agentes o subcontratistas del INCO, que surjan como consecuencia directa o indirecta de actos, hechos u omisiones del Concesionario en la ejecución del Contrato. Para tal fin, el Concesionario deberá de manera adicional a la Garantía Única de Cumplimiento, como amparo autónomo y en póliza anexa, constituir una garantía para responder y mantener indemne por cualquier concepto al INCO.</u></p> <p>[...]</p> <p>La presente garantía deberá estar vigente durante todo el plazo de ejecución del Contrato más dos (2) años y tendrá un valor asegurado de mil millones de Pesos de diciembre de 2002 (\$ 1'000.000'000.), valor que se ajustará cada año con la variación del IPC.</p> <p>Teniendo en cuenta que la voluntad de las partes en el contrato fue manten De acuerdo con el contenido del numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993: “<i>Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden</i>”. Resaltado fuera de texto.</p> <p>No obstante, en el presente contrato, la asunción del riesgo por parte del concesionario no solo se encuentra determinada por estipulación legal, sino también contractual. En concreto, el INCO (actualmente la ANI) y el concesionario pactaron que: “<i>A partir de la fecha de suscripción del Contrato, el Concesionario asume los efectos derivados de todos y cada uno de los riesgos de este Contrato</i>”.⁸</p>

⁸ Cláusula 14 del contrato.

	<p>Al respecto, debe destacarse que de la literalidad del contrato se desprende que la voluntad de las partes siempre ha sido mantener indemne al INCO (actualmente ANI), situación que se acredita con lo dispuesto en la cláusula 31 del contrato:</p> <p>indemne al INCO (actualmente ANI), no es lógico atribuir a la entidad estatal mencionada la responsabilidad civil extracontractual derivada del accidente de tránsito ocurrido en diciembre de 2012.</p> <p>En esta medida, teniendo en cuenta que el contrato es ley para las partes, solicito a la H. Juez que exonere de toda responsabilidad a la Agencia Nacional de Infraestructura y, en consecuencia, a QBE Seguros S.A.</p>
<p>Ausencia De Responsabilidad Patrimonial De Agencia Nacional De Infraestructura</p>	<p>En el presente caso <u>no se reúnen los elementos de la responsabilidad patrimonial</u> del Estado necesarios para condenar a la Agencia Nacional de Infraestructura por los hechos objeto del presente proceso. Particularmente, no se encuentra debidamente acreditado: i) la acción u omisión imputable al Estado; ii) el daño antijurídico o lesión; y iii) el nexo de causalidad.</p> <p>1. No existió falla en la prestación del servicio y/o defectuoso funcionamiento de la Administración – La Agencia Nacional de Infraestructura actuó conforme con el ordenamiento jurídico (primer elemento)</p> <p>Descendiendo al caso que se analiza, es preciso resaltar que la Agencia Nacional de Infraestructura actuó conforme con lo dispuesto en la legislación aplicable pues, como ampliamente ha quedado expuesto, la entidad mencionada no se encarga de ejecutar el mantenimiento y señalización vial (función del concesionario), sino de organizar y administrar los contratos públicos destinados a la realización de obras de infraestructuras.</p> <p>Por otro lado, con independencia de lo expuesto anteriormente, se debe resaltar que, a diferencia de lo manifestado por la parte actora, la vía sí contaba con señalización y su estado era adecuado. Al respecto, tenemos la noticia publicada en El Colombiano el día 18 de diciembre de 2012, en la cual se obtiene la entrevista del comandante de la Policía de Carreteras, Francisco Patiño, y en la que se lee:</p> <p><u>“Si bien la señalización y el estado de la carretera en el lugar del accidente eran normales</u>, para evitar desgracias a las mismas hay que sumarles revisiones permanentes a los carros. <i>“El solo hecho de tener la revisión técnico mecánica no quiere decir que todos los días no deba revisar el carro, hay que revisarle las llantas, los frenos, todo”, dijo el oficial [general Francisco Patiño]”</i>. Se resalta.</p> <p>Asimismo, los vídeos aportados al proceso, los cuales fueron publicados por Caracol Tv y Web Noticias Tv el día 17 de diciembre de 2018, evidencian que <u>efectivamente el estado de la carretera era normal y que, a diferencia de lo manifestado por la parte actora, sobre la vía existía demarcación vial, señalización, barrera de contención y elementos reflectivos</u>:</p>

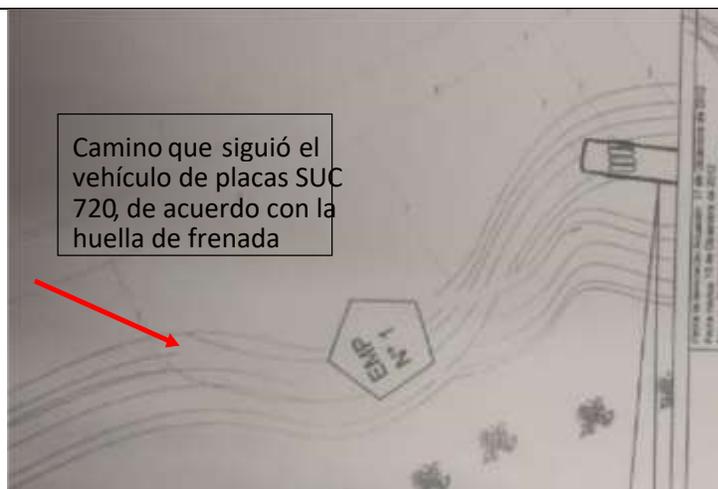


Fuente: Vídeo del canal Caracol, que se allega junto con el presente escrito.



Fuente: Vídeo del canal Caracol, que se allega junto con el presente escrito.

Ahora bien, se debe resaltar que el camino que tomó el autobús de placas SUC 720 no podía encontrarse iluminado, toda vez que este se encontraba fuera de la vía, tal y como se evidencia con las huellas de frenada que se aprecian en el informe de tránsito y en la noticia allegada al expediente:



Fuente: Vídeo del canal Caracol, que se allega junto con el presente escrito.

Teniendo en cuenta lo expuesto, junto con lo manifestado por la suscrita en el numeral 1 del literal B del presente título, no tiene razón de ser endilgar responsabilidad alguna a la Agencia Nacional de Infraestructura por la presunta falta de mantenimiento y señalización vial, toda vez que: i) el mantenimiento de la vía no corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura; ii) en la carretera sí existía una adecuada señalización; y iii) en el hipotético caso que la H. Juez considere lo contrario, **la causa eficiente** del accidente fue la decisión del conductor del autobús de placas SUC 720 de salirse de la vía hacia un campo de tomate de árbol, en respuesta a la falla mecánica que presentó el rodante.

Adicional a lo manifestado, debe recordarse que nos encontramos ante un **sistema de falla probada**, esto es, no nos encontramos ante la responsabilidad objetiva de la Agencia Nacional de Infraestructura, por lo cual corresponde a la parte actora probar los elementos de la responsabilidad patrimonial de esta entidad, y especialmente, la existencia de una falla en el servicio que permita atribuir dicha responsabilidad. Sobre este punto, se pronunció el Consejo de Estado en Sentencia de 7 de julio de 2011:

*“[n]o puede pretenderse de manera per se que si la ocurrencia de los hechos se produjo dentro de las instalaciones del parque, se genere por ello responsabilidad para la administración del lugar, **como si se***

tratará de una responsabilidad objetiva que la jurisprudencia sólo maneja en aquellos eventos de resultado. *Observa la sala que en eventos de este tipo, sólo puede deducirse daño antijurídico a la luz del régimen ordinario de responsabilidad, en donde **corresponde a la parte actora demostrar los supuestos probatorios en los cuales ella edifica la responsabilidad, pero fundamentalmente la demostración de la falla del servicio***⁹. Resaltado fuera de texto.

De acuerdo con lo expuesto, se encuentra que en el presente caso no existió una falla en la prestación del servicio por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, o esta no ha sido probada por la parte actora.

2. Nexo causal - Inexistente

Respecto del nexo de causalidad, en el ámbito administrativo, “[...] para que el daño antijurídico atribuido al Estado sea indemnizable, se exige que éste sea consecuencia del incumplimiento de las obligaciones de la Administración [...]”. No obstante, no cualquier incumplimiento de la Administración es causa para atribuir la responsabilidad al ente público, pues este deberá ser suficiente para causar el daño alegado (**causa eficiente**):

*“Vale señalar que **en materia de responsabilidad estatal, el asunto no puede ser resuelto con la sola constatación de la intervención causal de la actuación médica, sino que esa actuación debe ser constitutiva de una falla del servicio y ser ésta su causa eficiente.** Esa afirmación resulta relevante para aclarar que si bien de conformidad con lo previsto en el artículo 90 de la Constitución, el derecho a la reparación se fundamenta en la antijuridicidad del daño, no es suficiente verificar que la víctima o sus beneficiarios no estaban en el deber jurídico de soportarlo para que surja el derecho a la indemnización, sino que se requiere que dicho daño sea imputable a la Administración, y no lo será cuando su intervención aunque vinculada causalmente al daño no fue la causa eficiente del mismo sino que éste constituyó un efecto”*¹⁰ *no previsible o evitable, de la misma enfermedad que sufría el paciente*¹¹.¹²

Descendiendo al caso que nos ocupa, y en el hipotético supuesto en el que la H. Juez entienda que no existía señalización o mantenimiento vial, se debe resaltar que de acuerdo con lo manifestado por el general Francisco Patiño en los distintos medios de comunicación allegadas al expediente, el

9 Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Tercera (Subsección C). Sentencia de 7 de julio de 2011, M.P. Olga Melida Valle de la Hoz.

10 Consejo de Estado; Sección Tercera, Sentencia del 31 de agosto de 2006, Exp. 15772; C.P. Ruth Stella Correa.

11 En este sentido, ver por ejemplo, el caso referido por Fernando Pantaleón “Responsabilidad Médica y Responsabilidad de la Administración”. Madrid, Editorial Civitas S.A., 1995, 91 p., quien criticó la sentencia proferida por el Tribunal Supremo el 14 de junio de 1991 [...].

12 Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo (Sección Tercera – Subsección C). Sentencia de 12 de noviembre de 2014, C.P. OLGA MELIDA VALLE DE LA HOZ. Radicación número: 41001-23-31-0001996-08945-01(30812).

	<p>señor Ospina indicó que <u>se salió de la carretera intencionalmente, para tratar de contrarrestar la falla mecánica que presentó el vehículo de placas SUC 720</u>. Esta afirmación se encuentra suficientemente soportada en las pruebas que obran en el expediente.</p> <p>En esta medida, <u>NO ES POSIBLE ENTENDER QUE LA PRESUNTA AUSENCIA DE SEÑALIZACIÓN O MANTENIMIENTO VIAL FUERA LA CAUSA EFICIENTE DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO OBJETO DEL LITIGIO</u>, toda vez que esta se debió a la falla mecánica presentada por el vehículo (falta de frenos) y a la decisión que tomó el conductor del mismo de dirigirse al cultivo de tomate de árbol para tratar de frenar el vehículo, situación esta última que se encuentra plenamente acreditada con las pruebas documentales y los vídeos aportados al proceso por la suscrita.</p> <p>Por lo anteriormente expuesto, en el presente caso no existe un nexo de causalidad entre la presunta acción u omisión de la Agencia Nacional de Infraestructura y los daños presuntamente sufridos por las demandantes, toda vez que, como ya se dijo:</p> <p>i) no existió una falla en el servicio por parte de dicha entidad; y ii) la presunta falta de señalización y/o mantenimiento vial no puede entenderse como la causa eficiente del daño.</p> <p>3. Inexistencia, ausencia de prueba, excesiva y errónea tasación de los daños patrimoniales y extrapatrimoniales alegados (segundo elemento)</p> <p>Conforme con lo dispuesto en el artículo 167 del Código General del Proceso, <i>“Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen”</i>. De modo que, corresponde a las demandantes probar la existencia de los daños materiales e inmateriales alegados.</p> <p>En este sentido, es preciso manifestar que dichos daños son inexistentes, no cuentan con soporte probatorio alguno o presentan graves errores en su tasación.</p> <p>Por todo lo expuesto, resulta excesiva la tasación de los daños morales realizada por la parte demandante, la cual pretende la indemnización de 500 SMMLV para la señora Marli Bibiana Gómez Giraldo, 200 SMMLV para Karen Dahianna Gallego Gómez, 200 SMMLV para Luz Amparo Gómez Giraldo y 200 SMMLV para Leidy Johana Gómez Gómez.</p>
EXCEPCIÓN GENÉRICA	De acuerdo con lo estipulado en el artículo 282 del C.G.P. solicito a la H. Juez declarar probada cualquier otra excepción que derive de lo que se pruebe en el curso del presente proceso y que impida que las pretensiones de la demanda prosperen total o parcialmente.

1.2.5. El apoderado del llamado en garantía **CONCESIONARIA AUTOPISTA BOGOTÁ - GIRARDOT**. llamado por QBE SEGURSOS S.A (Hoy ZLS Aseguradora), manifestó lo siguiente:

“Nos oponemos al alcance y extensión el llamamiento en garantía enunciadas por QBE SEGUROS en su escrito de llamamiento en garantía por ausencia de pruebas e inexistencia de elementos de juicio respecto de una relación de mi poderdante con el objeto de la demanda, debido a que los elementos fácticos reales que corresponden a lo enunciado por el llamante desvirtúan la existencia de una obligación o un deber jurídico en mora; añadiendo la notoria conducta temeraria de QBE SEGUROS y su asegurada –la ANI–frente a la administración de justicia, situación que se entrará a fundamentar más adelante”.

Presentó las siguientes excepciones:

<p>QBE SEGUROS NO ESTÁ LEGITIMADO PARA LLAMAR EN GARANTÍA.</p>	<p>El llamamiento en garantía como figura jurídica del ordenamiento jurídico colombiano, se encuentra contemplado en el artículo 64 de Código General del Proceso, aplicable también en la jurisdicción contenciosa administrativa. La norma indica:</p> <p>“ARTÍCULO 64. LLAMAMIENTO EN GARANTÍA. Quien afirme tener derecho legal o contractual a exigir de otro la indemnización del perjuicio que llegare a sufrir o el reembolso total o parcial del pago que tuviere que hacer como resultado de la sentencia que se dicte en el proceso que promueva o se le promueva, o quien de acuerdo con la ley sustancial tenga derecho al saneamiento por evicción, podrá pedir, en la demanda o dentro del término para contestarla, que en el mismo proceso se resuelva sobre tal relación.” (Negrilla y subrayado propio)</p> <p>De conformidad con la disposición citada, solamente se encuentran legitimados a llamar en garantía dentro de un proceso judicial, quienes tengan un derecho legal o contractual respecto al causante del daño.</p> <p>En el caso en concreto, QBE SEGUROS no tiene ni ha tenido nunca un vínculo contractual con mi representada, la Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A. y menos al margen del Contrato de Concesión GG-040-2004; por lo anterior, es claro que no le asiste un derecho contractual.</p> <p>Ahora, conforme a la interpretación temeraria y errada que el llamante ha invocado en su solicitud de llamamiento en garantía, ha inducido al despacho en error al pretender afirmar que tiene un derecho legal para ser legitimado en esta figura jurídica, lo cual no es cierto. QBE SEGUROS justifica su legitimación adecuando de manera extensiva y conforme a sus intereses, las cláusulas del contrato de concesión suscrito con la actual Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), intentando hacer un vínculo legal forzado a las obligaciones contractuales que se tuvieron con la entidad contratante, dejando a un lado que de manera directa el contrato de concesión no tiene relación alguna con el contrato de seguros que podría tener el llamante con su la ANI. Las anteriores, resultan ser, en el marco legal, dos negocios jurídicos completamente distintos con efectos igualmente distintos.</p>
---	---

	<p>En consecuencia, no resulta acorde a derecho que la aseguradora de la contratante esté legitimada para poder llamar en garantía a mi representada sin que le persista un derecho legal o contractual; por el contrario, se interpreta que la solicitud de QBE SEGUROS fue presentada como una estrategia paralela al presentarse la inadmisión y el rechazo de la solicitud de llamamiento en garantía por parte de la ANI en reiteradas ocasiones debido a la insistencia en los recursos interpuestos desgastando a la administración de justicia y actuando con temeridad reclamando un derecho inexistente.</p>
INEXISTENCIA DEL NEXO CAUSAL.	<p>En tratándose de un supuesto caso de responsabilidad subjetiva de la función pública, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha advertido que la declaratoria de responsabilidad extracontractual debe obedecer a la configuración de los elementos de la misma, esto es, la concreción de un daño y la verificación de la imputación conforme a los criterios jurisprudenciales establecidos¹, casos donde el Alto Tribunal ha indicado que la carga de la prueba de los elementos determinantes de existencia de la responsabilidad le compete al demandante o interesado en perseguir la indemnización de los perjuicios derivados de la misma.</p> <p>En consideración, dentro del escrito de demanda, las demandante atribuyen la ocurrencia de los daños con fundamento en la supuesta omisión de señalización, mantenimiento, conservación y cuidado de las vías transitables.</p> <p>Lo anterior implica que para probar el nexo causal entre el hecho generador y la Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A., resulta necesario demostrar que la vía en la que ocurrió el accidente se encontraba sin señalización que suponía una exposición de peligro a quienes conducían por ella; no solo aducir la supuesta falta de las entidades demandadas sino verdaderamente demostrar que esa circunstancia produjo el accidente del caso en cuestión.</p> <p>No obstante, la carga probatoria que recaía en cabeza del demandante no fue atendida en cuanto las pruebas aportadas y obrantes dentro del proceso demuestran que la Concesión, lejos de incurrir en una omisión, fue diligente en el cumplimiento de sus obligaciones obtenidas en la celebración del contrato de concesión, lo cual se puede verificar dentro de los elementos probatorios que reposan en el expediente, sobre todo, lo aducido por la ANI –en calidad de entidad contratante- al advertir que no son ciertas las afirmaciones de la demanda debido a que se corrobora que la vía en la cual se produjo el fatal accidente se encontraba delineada y con señales de tránsito, lo cual fue consignado en el oficio emitido por mi representada bajo el radicado CABG-GR-3272-12 del 20 de diciembre de 2012, el cual fue dirigido a la Superintendencia de Puertos y Transportes, por medio del cual se informó que una vez se produjo el accidente, se realizaron labores de limpieza en el sitio, indicó "...el retiro de la señalización afectada (pacha de delineadores de curva horizontal),</p>

el retiro e instalación de la defensa metálica retirada para el rescate de los restos del bus...”.

Asimismo, en el mismo informe se manifestó que “...en la inspección adelantada, se observa la señalización existente instalada, la cual consta principalmente de DCH, señal SP01 (curva peligrosa a la derecha) previa a la llegada a la curva donde se presentó el accidente...” . En adición, la ANI aportó imágenes que corroboran dicha información las cuales no se citaran para no incurrir en redundancias.

La concurrencia de un hecho externo y la responsabilidad que supuestamente se atribuye, resulta ajeno a una conducta activa u omisiva de mi poderdante, debido a que el imprevisto de que una de las tapas de alcantarilla se haya zafado de manera imprevista por diferentes circunstancias ajenas al mantenimiento, conservación y cuidado de la vía como lo es el paso de vehículos de carga pesada, son circunstancias ajenas a los demandados tal y como se mencionó en la contestación de la demanda y se corroboró en las fotografías del lugar de los hechos, aportadas como prueba dentro del proceso.

El accidente de tránsito casualmente ocurrió en la curva peligrosa que fue demarcada por la señalética puesta por la Concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A. en función de cumplir con las obligaciones adquiridas dentro del contrato de obra y mantenimiento. De lo anterior, no se puede aseverar que dicha circunstancia fuera el hecho generador del accidente.

Conforme al análisis de todo el conjunto de pruebas aportados al proceso, se da cuenta de que la única hipótesis comprobable del accidente obedece a una pérdida de control del vehículo al conducir por una curva peligrosa a una velocidad excesiva y a la falla mecánica del vehículo, la cual consta en el informe policial de accidentes de tránsito que obra en el expediente. Es evidente entonces que el juicio de imputación fáctica resulta ineficaz dado que no existe un nexo causal que vincule al hecho generador con la Concesión.

De igual forma, no se cuenta con una prueba idónea que logre acreditar que el accidente se debió a una irregularidad en la vía producto de una omisión de mi poderdante, dado que no hay una prueba técnica que demuestre las causas del accidente; las fotografías y testimonios no constituyen prueba del nexo causal que une a la Concesión con el accidente.

	<p>Por otro lado y a pesar de no existir nexo causal, se realiza el estudio del título de imputación de responsabilidad, que en este caso sería una posible falla del servicio.</p> <p>La supuesta configuración de la falla del servicio que alegan se despliegan de simples supuestos que no tiene fundamento probatorio y no concuerdan con las circunstancias en que se desplegaron los hechos relevantes para el caso. Las afirmaciones del demandante deben procurar la demostración de una omisión por parte de la Concesión de unos deberes normativos específicos relacionados con el control del estado de las vías, su mantenimiento y conservación. Por el contrario, lo que se demostró fue que la vía además de contar con un estado que cumplía con los estándares de calidad, contaba con la señalética adecuada que alertaba sobre velocidad, indicadores que si hubieran sido observados y acatados por el conductor, como lo mencionan las reglas de tránsito, no se hubiese efectuado el volcamiento.</p> <p>Asimismo, resulta relevante reiterar la gestión que mi representado efectuaba al momento de los hechos. Teniendo una vez conocimiento del accidente, los funcionarios que laboraban para mi representada se prepararon y acudieron al sitio a presentar todos los servicios y auxilios correspondientes para el accidente, tal y como consta en el informe citado con anterioridad.</p> <p>Significa entonces que al no estar presentes los elementos estructurales de la responsabilidad, no puede declarársele administrativa ni extracontractualmente responsable a mi poderdante, y por consiguiente, quedarían desestimadas otras pretensiones derivadas de la anterior. En efecto, no se ha probado por parte del demandante ni del llamante en garantía que por incidencia exclusiva de nuestro actuar o por negligencia en el cuidado de la vía, se generó el accidente, sino por el contrario, los supuestos narrados por el demandante, por la entidad contratante – la ANI- y las pruebas aportadas, comprueban que la Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A. sí cumplió a cabalidad con todos los supuestos obligacionales derivados del contrato y que los hechos del caso exoneran a mi representada del deber jurídico de responder.</p>
<p>CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA EN EJERCICIO DE UNA ACTIVIDAD PELIGROSA.</p>	<p>En este punto resulta pertinente determinar: ¿Cuál es la causa generadora del daño?. En primer lugar, debe aclararse que la actividad de conducir un vehículo ha sido considerada por la jurisprudencia como una actividad peligrosa, imponiendo todo riesgo implícito en cabeza del conductor. Lo anterior, quiere decir que quienes desarrollan esta actividad se les atribuye la obligación de cumplir con deberes de precaución y observar diligentemente las normas de tránsito, así como mantener su vehículo en condiciones óptimas para de alguna forma mitigar y evitar los riesgos que implica.</p> <p>En este propósito, el Consejo de Estado ha manifestado:</p>

“La conducción de vehículos es una conducta regulada en forma intensa por el orden jurídico, que impone a quienes la acometen múltiples cargas, deberes y prohibiciones, en razón del alto riesgo que genera para quien la despliega y los demás asociados, por cuanto el ejercicio idóneo de esa competencia se constituye en un insumo fundamental en la garantía de la seguridad pública (...)”

Ahora, ahondando en el caso en concreto, el conductor del bus donde iban las víctimas del accidente, se encontraba ejerciendo la actividad en mención el día de la ocurrencia de los hechos. Así, la carga de diligencia y precaución bajo su responsabilidad resultaba determinante, sobretodo al tener en cuenta que se transitaba por una vía de alto nivel de peligrosidad, tan así que la señalización ubicada en el sector advertía sobre la “curva peligrosa a la derecha” donde ocurrió el accidente.

Ahora, se reitera en este punto que según el informe policial del accidente de tránsito que obra en el expediente, se indicó que los hechos que produjeron el accidente fueron consecuencia de una falla mecánica y el exceso de velocidad en que se desplazaba el vehículo; circunstancia que se puede corroborar pues se evidencia en las pruebas que el vehículo venía presentando fallas mecánicas.

En el caso, se pudo constatar que la Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A. fue diligente al cumplir con su deber de señalizar la vía y tener en buen estado los carriles, razón por la cual se constituye la causal eximente de responsabilidad “CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA” situaciones que exoneran de toda responsabilidad a mi representada.

1.3. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

1.3.1. Agencia Nacional de Infraestructura – ANI

“Esta Defensa ratifica la postura y los argumentos esgrimidos a lo largo de esta controversia, en el sentido, de que no se logró atribuir jurídica y probatoriamente el hecho dañoso a la Agencia Nacional de Infraestructura, lo cual se encuentra sustentado en las pruebas documentales que obran en el expediente, pues de la lectura de la demanda se entiende, que la parte accionante pretende que se le indemnice por los perjuicios causados como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 16 de diciembre de 2012, frente a lo cual reiteramos, que este lamentable hecho no es atribuible a la entidad que represento, como primera medida, porque este terrible suceso fue consecuencia de la pérdida de frenos del vehículo automotor siniestrado, como también, del exceso de velocidad con que se movilizaba dicho vehículo, además de reiterar que la ANI, no ejecuta, no construye, no rehabilita, ni señaliza las vías dadas en concesión.

Ahora bien, para esta defensa no existe duda, que lo aquí debatido es atribuible a un tercero, en este caso, al conductor del vehículo (Leonardo Ospina Mafla) en el cual se desplazaban los familiares de los demandantes y la empresa de transporte (Internacional de Turismo INTRUCAFE), a la cual se encontraba inscrito este automotor, pues dentro de las pruebas allegadas y debatidas en este

trámite, quedo claramente demostrado el hecho exclusivo y determinante de un tercero como eximente de responsabilidad; para lo cual, es preciso recordar lo señalado a través de la jurisprudencia del Consejo de Estado:

i) que sea la causa exclusiva del daño.

ii) que el hecho del tercero sea completamente ajeno al servicio, en el entendido de que ese tercero sea externo a la entidad, y

iii) que la actuación del tercero sea imprevisible e irresistible a la entidad.

Elementos que sin duda alguna confluyen en este trámite procesal, pues las causas de exceder los límites de velocidad permitida y la falta de mantenimiento del vehículo, con más de 20 años de vida útil, se quedó sin frenos, siendo esto una causa externa a la ANI.

Ahora bien, tal como el demandante lo señalo en el hecho quinto (5) del escrito de demanda, la empresa Internacional de Turismo S.A. Intrucafe S.A., tuvo conocimiento de que el vehículo en mención presentó fallas mecánicas en el primer trayecto Cali –Bogotá, quienes hicieron caso omiso a esta primera advertencia, situación corroborada a través del artículo de prensa del diario “El Colombiano”-allegado con la demanda-cuando se menciona la declaración del Señor Héctor Fabio Pineda, al indicar “...el bus también presentó fallas cuando ascendió La Línea, pero a pesar de que solicitaron un cambio de vehículo, esto no fue posible...”, así las cosas, era esta empresa, la primera responsable de ofrecer su servicio de transporte en óptimas condiciones.

De igual manera, el informe Policial de Accidente de Tránsito No. C-1206726, estableció como causa del accidente: Causa No. 157 Otra: Falla mecánica por establecer en peritaje. Y, Causa No. 116. Exceso de velocidad. Por estas razones, es preciso indicar que la causa exclusiva de este fatal suceso obedeció al hecho de un tercero ajeno a la Entidad que represento, como lo fue la imprudencia del conductor al exceder la velocidad PERMITIDA EN DICHO TRAMO DE LA VIA, y a la empresa de turismo, que puso en servicio un vehículo que presentaba fallas mecánicas (...).

Con fundamento en lo expuesto, respetuosamente solicito al Honorable Juez, DENEGAR las pretensiones de la demanda, reseñado lo precedente, la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI- recalca que no se aportó medios de convicción que den cuenta que la entidad que represento ocasionó los perjuicios indicados en la demanda, teniendo en cuenta que, de la actuación de un tercero a la Entidad, se derivó el hecho dañoso.

Ahora bien, es importante reiterar al Despacho que el Decreto 4165 de 2011, determinó el objeto y funciones generales de la ANI, de esa normativa se advierte que dentro de las funciones de la Agencia Nacional de Infraestructura no se encuentra de manera expresa e inequívoca la de ejecutar las obras de construcción de los proyectos viales, ni realizar su mantenimiento ni señalización, pues la ANI se encarga de la administración de los contratos de concesión mediante los cuales el Concesionario obtiene una remuneración por la materialización de unos proyectos de infraestructura.

Consecuentemente, es jurídica y fácticamente imposible que la ANI haya incurrido en una falla en la prestación de un servicio que no tiene a su cargo; tampoco desplegó conducta alguna ni se verificó omisión que hubiese incidido en la causación del daño alegado por los demandantes, pues no contribuyó en su configuración (...).

1.3.2. Ministerio de Transporte

“(...) Es de anotar que las pretensiones de la demanda están llamadas a ser declaradas imprósperas dado que la parte demandante pretende hacer responsable a las aquí demandadas por

hechos que clara e indefectiblemente están asociadas a una falla mecánica del vehículo automotor en el que se desplazaban aquel fatídico día de los hechos; prueba de ello, es el documento contentivo de la revisión técnico-mecánica para determinar sin elucubración alguna, que la causa del insuceso no fue la falta de señalización o mantenimiento como lo afirma la parte actora, sino la actividad peligrosa desplegada por el conductor del automotor y por ende su propietario, al poner en circulación un vehículo que no contaba con las garantías de encontrarse al día mecánica y técnicamente lo cual derivó en las funestas consecuencias ya conocidas, razón por la cual en el presente asunto además, se configura la inexistencia de nexo causal.

Prueba de lo anterior igualmente se extrae de la declaración rendida por quien en ese entonces condujera el vehículo automotor quien al ser interrogado sobre las causas del accidente contundentemente manifestó lo siguiente: “veníamos en el bus y cuando fui a bajar no respondía el freno ni la caja y lo intenté recostar y se volcó el carro”. Aunado a lo ya mencionado, no puede pasar desapercibido para el Despacho que la conducción de un vehículo per se supone la realización de una actividad peligrosa, la cual a partir de los preceptos jurisprudenciales decantados por la jurisprudencia del H. Consejo de Estado suponen en todo caso el traslado del riesgo a la persona que la realiza, debiendo éste extremar las medidas que garanticen su seguridad en la vía y la de todos aquellos agentes y/o sujetos que tienen injerencia en el tránsito (peatones, mascotas, motociclistas, vehículos) con lo cual, no admite discusión alguna que la génesis del asunto radica en la falla mecánica presentada en el vehículo automotor en el que se transportaban las víctimas directas del daño, siendo un elemento que rompe el nexo de causalidad y por ende exime de cualquier responsabilidad a las aquí demandadas y vinculadas.

De conformidad con lo anteriormente expuesto su Señoría y no con el ánimo de ser repetitivo, dentro del plenario se encuentra debidamente probado que el asunto que nos ocupa no le es reprochable a la entidad que represento, teniendo en cuenta que las causas que motivaron la proposición del medio de control que nos ocupa en nada guardan correspondencia con las funciones y competencias signadas a la cartera ministerial, sin perjuicio de como se dijo en líneas superiores, esta igualmente acreditado que la génesis del insuceso radicó en una falla mecánica del vehículo automotor, situación que libera de toda responsabilidad no sólo al Ministerio de Transporte sino a todas las entidades aquí demandadas y vinculadas(...).”

1.3.3. Superintendencia Transporte

“(...) Se ha probado en el proceso que, la vinculación de los automotores a las empresas de transporte especial es posible, solamente con la expedición de la tarjeta de operaciones, trámite éste que no realiza mi representada.

Se evidencia en el informe de accidentes de tránsito No. 1206726 que fue aportado con la demanda y que también obra en el expediente penal remitido por la Fiscalía General de la Nación, que la hipótesis de accidente de tránsito con causal con código 308 NO EXISTE, dentro de las determinadas en los anexos de la Resolución 6020 de 2006, expedida por el Ministerio de Transporte, y “por la cual se adopta el manual para diligenciar el Informe Policial de Accidentes de Tránsito y se modifica el campo 12 del formato del mismo informe”. Como hipótesis del accidente de tránsito, además se plasmaron en el informe de accidentes de tránsito No. 1206726, las correspondientes a las causales identificadas con los números 116 y 157. La primera, es decir, la causal 116, es una hipótesis de accidente atribuible al conductor y que corresponde a exceso de velocidad. Por su parte, la hipótesis de accidente identificada con el número 157, corresponde a una causal de accidente atribuible al conductor o al propietario del vehículo, pero que se denomina como “otra”, por cuanto corresponde a cualquier otra causal diferente a las descritas en el anexo en mención. Por lo anteriormente expuesto, el agente de policía determinó en la causal 157 del informe, una “falla mecánica por establecer en

peritaje". Esta hipótesis de falla mecánica se corrobora con las declaraciones rendidas en el proceso penal por algunos de los pasajeros del automotor, de las cuales se pueden sacar varias conclusiones:

- Que momentos previos al accidente escucharon un fuerte ruido debajo del vehículo como si algo se hubiere caído o roto.
- Que el conductor intentaba maniobrar porque el carro transitaba muy rápido.
- Que el vehículo perdió los frenos.

(...) El mismo informe de accidentes de tránsito No. 1206726 del 16 de diciembre de 2012, determina tres (03) hipótesis posibles de causas del accidente. A saber.

1.Exceso de velocidad. Código 116. Hipótesis atribuible al conductor.

2.Falla Mecánica. Código 157. La cual se determina como falla en frenos conforme lo plasmado en el numeral 8.8 del mencionado informe de tránsito.

3.Ausencia o deficiencia total o parcial de señales. Código 301. Causal esta atribuible a la vía. Se reitera que el Código 308 NO EXISTE dentro de las determinadas en los anexos de la Resolución 6020 de 2006 (...).

De acuerdo con los argumentos fácticos y jurídicos particulares del caso, y las pruebas aportadas, recaudadas y practicadas, pido respetuosamente declarar probadas las excepciones planteadas a favor de la Superintendencia de Transporte y en consecuencia deniegue todas las pretensiones de la demanda".

1.3.4. Zurich Colombia Seguros S.A. (Antes QBE Seguros S.A)

"(...) Los argumentos expuestos a lo largo de este escrito, se resumen en las siguientes conclusiones:

1.No se encuentran reunidos los elementos de la responsabilidad en cabeza de la ANI, pues no existe imputación fáctica o jurídica que vincule una conducta de la entidad con el daño alegado.

2.La causa adecuada del daño obedeció a un caso fortuito, por una falla mecánica del vehículo automotor, que resulta imputable únicamente a la propietaria del vehículo.

3.Se configura la causal de exoneración del hecho de un tercero, en tanto el daño se produjo, por un lado, por la impericia del conductor frente a la falla mecánica que presentó el vehículo y, por otro lado, por la omisión de la empresa propietaria en el cumplimiento de sus obligaciones de mantenimiento del automotor.

Por todo lo expuesto, solicito a la H. Juez denegar las pretensiones de la demanda y, en consecuencia, exonerar a mi representada de cualquier responsabilidad".

1.3.5. Concesionaria Autopista Bogotá – Girardot

"(...) Del acervo probatorio se extrae claramente que el accidente de tránsito ocurrió con ocasión a una evidente falla mecánica del vehículo automotor de tipo bus. No es más sino la falla de los frenos, del vehículo con placa SUC-720 de marca Chevrolet propiedad del señor VÍCTOR LONDOÑO, el cual estaba siendo pilotado por el señor LEONARDO OSPINA MAFLA.

Para ahondar en dicho argumento, en primer lugar se hace mención a una prueba determinante, la comunicación remitida por el Centro de Diagnostico Automotor de Palmira LTDA de 18 de diciembre de 2012, la cual fue remitida a la Jefe de la Unidad Básica de Investigación

Criminal SETRA DEVAL, aportada dentro del expediente, en la cual quedó en evidencia que el vehículo de placas SUC 720 mostró disconformidad y estado de rechazado, toda vez que presentaba varios defectos de tipo A en relación con la normatividad NTC 5375.

Estos defectos aluden a la inexistencia de controles de velocidad y tipos de alarmas reglamentados de acuerdo con la modalidad de servicios para vehículos de transporte público, de tal forma que se pidió su reinspección para el 19 de diciembre, pero este no fue llevado para la revisión. Qué más prueba de la falla de los propietarios del automotor sino la de irse de paseo de más de 1000 kilómetros de ida y vuelta con un vehículo con fallas y sin los controles mecánicos exigidos.

Esta prueba no solamente es determinante para desvirtuar cualquier tipo de responsabilidad que quiera imputarse al concesionario por los hechos ocurridos el 16 de diciembre de 2012, sino que también evidencia la negligencia del propietario del vehículo al permitir que el bus estuviera en circulación aún cuando no cumplía con la norma técnica colombiana 5373, normatividad que establece las condiciones y requisitos mínimos que debe cumplir un vehículo para la revisión técnico mecánica. Además, se hace hincapié en no contaba con el certificado de revisión técnico mecánica estuviera en circulación. A pesar de esto, que el carro era susceptible de presentar fallas mecánicas, tal y como ocurrió, se decidió ponerlo en circulación, teniendo como resultado el lastimoso fallecimiento de la mayoría de los pasajeros.

Por otra parte, en el informe de investigación penal 257546108002201282042, se encuentra el informe técnico médico legal de lesiones no fatales, realizado al paciente, LEONARDO OSPINA MAFLA, el conductor del vehículo, en el cual se señaló que este se encontraba consciente, orientado y alerta, y previo al reconocimiento médico manifestó “veníamos en el bus y cuando fui a bajar no respondía el freno ni la caja y lo intenté recostar y se volcó el carro”. Tal pronunciamiento evidencia, una vez más, que la producción del accidente fue por la falla de los frenos del bus.

Por lo expuesto anteriormente, se concluye que no es posible que se le impute responsabilidad al concesionario por los hechos ocurridos el 16 de diciembre de 2012, cuando se encuentra debidamente comprobado que la causa efectiva del daño fue la falla mecánica que presentó el vehículo en el que transitaba (...).

2. CONSIDERACIONES

2.1. LAS EXCEPCIONES PROPUESTAS:

- En cuanto a la **FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA** propuestas por las demandadas MINISTERIO DE TRANSPORTE, AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA -ANI- y QBE SEGUROS S.A; **FALTA DE INTEGRACION DEL CONTRADICTOR - FALTA DE INTEGRACION DEL LITISCONSORCIO NECESARIO** propuesta por la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE y la ANI e; **INCUMPLIMIENTO DEL REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD DE CONCILIACIÓN PREJUDICIAL COMO CAUSAL DE RECHAZO DE LA DEMANDA - FRENTE A KAREN DAHIANNA GALLEGO GOMEZ REPRESENTADA POR MARLI BIBIANA GOMEZ GIRALDO** propuesta por la ANI, el despacho se remite a lo decidido en la audiencia inicial en el acápite correspondiente.

- En cuanto a la **INEXISTENCIA DE LA POSIBLE OBLIGACION Y POR ENDE DE LA RESPONSABILIDAD POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, ROMPIMIENTO DEL NEXO CAUSAL** propuesta por el MINISTERIO DE TRANSPORTE; **INEXISTENCIA DE FALLA DEL SERVICIO TODA VEZ QUE NO HAY OMISION EN LAS FUNCIONES DE INSPECCION, VIGILANCIA Y CONTROL, POR CUANTO NO ES FUNCION DE LA SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE EL CONTROL EN LA VINCULACIÓN DE LOS EQUIPOS A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL DE PASAJEROS, INEXISTENCIA DEL DAÑO ANTIJURIDICO RESPECTO DE LA SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE** propuesta por la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE; **FALTA DE PRUEBA DE LOS PERJUICIOS ALEGADOS** propuesta por la ANI; **CLÁUSULA DE INDEMNIDAD, AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DE AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA** propuesta por QBE SEGUROS S.A, 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 de la excepción de **HECHO DE UN TERCERO** propuesta por la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE y por QBE SEGUROS S.A 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 cuanto a la **EXCEPCION GENERICA o LA INNOMINADA** planteada por las demandadas SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, ANI y QBE SEGUROS S.A 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.
- En cuanto de las excepciones de **INEFICACIA DEL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA – LA NOTIFICACIÓN ES EXTEMPORÁNEA, INDEPENDENCIA DE LA RELACIÓN ENTRE ASEGURADORA Y ASEGURADO FRENTE A LA RELACIÓN ENTRE DEMANDANTES Y ASEGURADO, EXCLUSIÓN EXPRESA DE COBERTURA POR DAÑOS O PERJUICIOS CAUSADOS POR LA POSESIÓN O USO DE VEHÍCULOS A MOTOR DESTINADOS Y AUTORIZADOS PARA TRANSITAR POR LA VÍA PÚBLICA Y PROVISTOS DE PLACA O LICENCIA PARA TAL FIN, EXCLUSIÓN EXPRESA DE COBERTURA POR INOBSERVANCIA DE DISPOSICIONES LEGALES O NORMAS TÉCNICAS, EXCLUSIÓN EXPRESA DE COBERTURA POR DOLO O CULPA GRAVE, EXCLUSIÓN EXPRESA POR DAÑOS PATRIMONIALES PUROS, EL AMPARO DE “RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRATISTAS Y SUBCONTRATISTAS” ÚNICAMENTE SE PODRÁ AFECTAR EN EXCESO DE LAS GARANTÍAS**

EXIGIDAS POR LA LEY 80 DE 1993, LIMITACIÓN CONTRACTUAL AL MONTO INDEMNIZABLE Y ALCANCE MÁXIMO DE UNA HIPOTÉTICA CONDENA, AUSENCIA DE DEMOSTRACIÓN DEL SINIESTRO, COBRO DE LO NO DEBIDO, INEXISTENCIA DE MORA SIN INCUMPLIMIENTO, EXCEPCIÓN GENÉRICA propuestas por QBE SEGUROS S.A, y **QBE SEGUROS NO ESTÁ LEGITIMADO PARA LLAMAR EN GARANTÍA, INEXISTENCIA DEL NEXO CAUSAL, CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA EN EJERCICIO DE UNA ACTIVIDAD PELIGROSA** propuestas por **CONCESION AUTOPISTA BOGOTA GIRARDOT S.A** como fueron propuestas en relación con su vinculación como llamados en garantía, sólo se entrará a su estudio en el caso de que resultare probada la responsabilidad del ente demandado que la citó al proceso en tal condición.

2.2. LA RAZÓN DE LA CONTROVERSIA:

Conforme a lo establecido en la FIJACION DEL LITIGIO, se busca establecer si las demandadas NACION – MINISTERIO DE DEFENSA, SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI, deben responder o no por los daños sufridos por las demandantes ocurridos como consecuencia de las presuntas omisiones que se presentaron en el accidente de tránsito ocurrido en la Vía Girardot- Bogotá Kilómetro 94+000 localidad El recreo - Granada (Cundinamarca) el día 16 de diciembre de 2012, y si en consecuencia QBE SEGUROS S.A, está obligada al pago del seguro por ese hecho.

Surge entonces el siguiente problema jurídico:

¿Debe responder las demandadas NACION – SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI, por los perjuicios ocasionados a los demandantes con ocasión accidente de tránsito ocurrido el 16 de diciembre de 2012 en la vía Girardot- Bogotá Kilómetro 94+000 localidad El recreo - Granada (Cundinamarca), donde fallecieron LUIS EVELIO GOMEZ SANCHEZ, ADELA GIRALDO VELEZ, DIANA MARCELA GOMEZ GIRALDO y YERLY FERNANDA GOMEZ GOMEZ?

Para dar respuesta a este interrogante, es necesario tener en cuenta las funciones del MINISTERIO DE DEFENSA, de la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, y de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA –ANI, 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.

2.3. ANÁLISIS CRÍTICO DE LAS PRUEBAS:

2.3.1 Conforme al material probatorio aportado, se encuentran **probados los siguientes hechos:**

✓ Marly Bibiana Gómez Giraldo es hija de Adela Giraldo Vélez y Luis Evelio Gómez Sánchez, y hermana de Diana Marcela Gómez Giraldo (QEPD). Igualmente,

Yerly Fernanda Gómez Gómez era hija de Luz Amparo Gómez Giraldo y hermana de Leidy Johana Gómez Gómez¹³.

✓ En Informe Policial de Accidentes de Tránsito No. 1206726 consta que el **16 de diciembre de 2012**, se produjo un accidente por volcamiento. Se menciona que se iba en un tramo de vía rural, vía curva, pendiente de doble sentido, una calzada. Se indica que la vía estaba en reparación, y no tenía iluminación artificial. El conductor del vehículo tipo bus de servicio público (placas SUC720), es el señor Leonardo Ospina Malfa. Se evidencia una falla de frenos. Igualmente hubo varios fallecidos, entre los cuales se encuentran los familiares de los aquí demandantes, LUIS EVELIO GOMEZ SANCHEZ, ADELA GIRALDO VELEZ, DIANA MARCELA GOMEZ GIRALDO y YERLY FERNANDA¹⁴. Este accidente ocurre aproximadamente siendo las 23:30 horas en la vía Girardot – Bogotá Localidad El recreo Granada, kilómetro 94. El bus de servicio público era perteneciente a la empresa Internacional de Turismo. El accidente tuvo como hipótesis de causa las No. 308 y 301 “ausencia o deficiencia demarcación, ausencia total de señal; la No. 157 otra “falla mecánica por establecer en peritaje” y la número 116, que constituye exceso de velocidad.¹⁵

✓ Para la época de los hechos la señora Marly Bibiana Gómez Giraldo vivía en Brasil con su esposo, como consta en declaración rendida por Luis Eduardo Gallego Quintero:

Juez: ¿Para ese entonces la señora Marlen convivía con su familiar?
Preguntado: Correcto. Ellos vivían en Brasil, no recuerdo en qué ciudad. La señora Marlen vivía en Brasil desde hacía 6 meses.

¿Hubo alguna afectación económica para ella después de los hechos?
Preguntado: Sí, en Brasil vivían muy cómodamente. A raíz del fallecimiento volvieron a Tuluá, y acá no es lo mismo que allá en Brasil. Se vino a asumir el negocio de sus padres. Económicamente ellos vivían muy bien, por el negocio que tenía.

Lo mismo se desprende del testimonio realizado a Beatríz Eugenia Gallego Pardo:

Juez: ¿Ellos estaban en Brasil?
Preguntado: Sí, Marli se había ido hacía 6 meses. Antes mi hermano ya llevaba 2 años. Falleció en ese accidente la mamá, el papá, la hermana y una sobrina. No tenía más familiares. Yo hablaba con ella con frecuencia, nos reuníamos en las fiestas, cumpleaños, día del padre, de la madre. Mi relación con ellos era buena.

✓ Para la época de los hechos la actividad económica de la familia era la venta para repuesto de motos, según lo expuesto en declaración rendida por Luis Eduardo Gallego Quintero.

¿Sabe cuál era la actividad económica del señor?

¹³ Folios 3,8,10,11 del C.P

¹⁴ Folio 4-6 y 9 del CP

¹⁵ Folio 21-42 del punto 002 anexos

Negocio de comercio, venta para repuesto de motos, cascos, todo lo relacionado con las motos.

¿Sabe si esa empresa era rentable?

Preguntado: Sí, ellos se daban muchos gustos.

Lo mismo se deduce del testimonio de Beatríz Eugenia Gallego Pardo:

¿Cómo era el nivel económico de ellos? ¿El negocio era rentable?

Preguntada: Sí, bastante rentable, de ese negocio vivía toda la familia.

- ✓ Diferentes medios de comunicación de difusión masiva dan cuenta de los hechos ocurridos en el accidente de tránsito de fecha 16 de diciembre de 2012. Dichas noticias dan cuenta de que el bus accidentado perdió los frenos. Se menciona que de acuerdo con la versión del conductor, al quedarse sin frenos el bus, pensó que el mejor lugar para frenar era un cultivo de tomate de árbol. Sin embargo había un hueco de 3 metros de profundidad, por lo que ocurrió la tragedia.¹⁶
- ✓ El vehículo de placas SUC 720, marca Chevrolet, Línea CHR 580 226, modelo 1993, clase bus cuenta con licencia de tránsito No. 10002913916 propiedad del señor LONDOÑO GONZALEZ VICTOR ALFONSO, con póliza de seguros No. AT 1329 25912895, compañía aseguradora SEGUROS DEL ESTADO con fecha de vencimiento 14 de diciembre de 2013.¹⁷
- ✓ La señora **ADIELA GIRALDO VELEZ** era propietaria del establecimiento de comercio Cascos y Chalecos ADG La 30¹⁸ y el señor **LUIS EVELIO GOMEZ SANCHEZ** era propietario del establecimiento de comercio Parqueadero “Lucho” adjudicado posteriormente a la señora **MARLI BIBIANA GOMEZ GIRALDO**¹⁹.
- ✓ Para 2012 señor **LUIS EVELIO GOMEZ SANCHEZ** se desempeñaba como comerciante de cascos y accesorios para motos en el establecimiento **CASCOS Y CHALECOS LUCHGRO**, y recibía por dicha actividad la suma mensual de \$1.800.000²⁰; la señora **ADELA GIRALDO VELEZ** desempeñaba el mismo cargo en el establecimiento de comercio “**CASCOS Y CHALECOS ADG**” recibiendo por dicha actividad la suma mensual de \$1.600.000²¹; **YERLI FERNANDA GOMEZ GOMEZ** se dedicaba a la compra y venta de cascos y chalecos para motocicletas, recibiendo por dicha actividad la suma mensual de \$780.000²²
- ✓ En **INFORME DE INVESTIGADOR DE CAMPO**²³ de fecha **17 de diciembre de 2012** con destino a la FISCALIA SECCIONAL SOACHA “**CUNDINAMARCA**” se indicó que se realizó la inspección del lugar de los hechos y la fijación fotográfica y topográfica, precisando respecto de la demarcación horizontal que “presenta línea de borde color blanca, línea central doble amarilla, y líneas blancas segmentadas separadoras de los carriles que conducen a Bogotá. Toda la demarcación vial es deficiente y en el lugar exacto donde el

¹⁶ Folio 23-30 Y 357-360 del CP. Folio 43 punto 002Anexos

¹⁷ Folio 34-35 del CP

¹⁸ Folio 38-39 del CP

¹⁹ Folio 36-37 Y 361-363 del CP

²⁰ Folio 40 del CP

²¹ Folio 42 del CP

²² Folio 44 del CP

²³ Folio 58-62 del CP

vehículo sale de la calzada no hay línea blanca de borde” y señaló como resultados de la actividad investigativa:

- “la vía en el lugar del accidente es pendiente descendiente hacia Fusagasugá en curva.
- El sector de accidente es un área rural
- La demarcación vial es deficiente y no brinda una información clara al usuario de la vía.
- El Radio de la Curva es de 210.53m
- El Peralte de la curva es de 2° 24'43”

✓ Mediante **INFORME DE AUDITORIA DE AFECTACION VIAL No. 0975²⁴**, elaborado el día **19 de diciembre de 2012** se realiza inspección visual y topográfica del km 94+500 hasta el Km. 93+500 vía Girardot – Bogotá verificando la geometría, señales verticales y demarcación vial existentes en el momento, en el que se encuentra como problemática:

- 1 *“La demarcación vial de este sector está en mal estado debido a su desgaste por uso generando que los no se canalicen cada uno en su carril y que tengan la suficiente visibilidad para transitar en horas nocturnas.*
- 2 *Hace falta instalar tachas reflectivas para la orientación del usuario de la vía.*
- 3 *Mala ubicación de la señalización de obras generando obstáculos en la zona de despeje de esta transita vía*
- 4 *Hace falta sistemas de señalización que tengan un buen anclaje para minimizar riesgos en los usuarios de la vía.”*

✓ En **ACTA DE INSPECCION DE LUGARES** de fecha **7 de febrero de 2013²⁵** se encuentra que: “se trata de un tramo de vía nacional con las siguientes características geométricas: Sentido Bogotá Girardot pendiente descendiente, una calzada que contiene tres carriles de circulación, dos sentido Girardot Bogotá y uno Bogotá Girardot, material asfalto, en regular estado de conservación, con demarcación horizontal poco visible (pulimentada por el tránsito) **señalización horizontal**: línea de borde blanca continua a los costados externos de la vía (visibles), línea blanca sencilla segmentada “a trazos” que delimita los dos carriles de un mismo sentido vehicular Girardot-Bogotá (visible) y doble línea continua amarilla que delimita los carriles de diferente sentido vehicular. **Señalización vertical**: delimitadores de curva horizontal.”

✓ El día **20 de mayo de 2013** LA **CORPORACION FONDO DE PREVENCION VIAL** realiza Inspección de seguridad vial de la carretera Bogotá – Girardot Tramo: Peaje Chusacá – Subia²⁶, en cuyo informe final se precisa:

“No hay una adecuada señalización ni horizontal ni verticalmente cuando hay una ampliación y reducción de calzada.

En el recorrido nocturno se observó la pérdida casi por completo de la retroreflectividad de la demarcación como se observa en las ilustraciones presentadas a continuación, lo que incrementa el riesgo potencial de accidente ya que tampoco se cuenta con demarcación elevada o tachas. Se debe tener en cuenta que

²⁴ Folio 46-57 del CP

²⁵ Folio 64-69 del CP

²⁶ Folio 75-94 y 111 del CP

el Manual de señalización estipula que la demarcación debe ser retrorreflectiva o en su defecto estar iluminada, a excepción del paso peatonal tipo cebra.

En horas nocturnas aumenta la confusión por líneas de demarcación nuevas y antiguas entre las líneas centrales y las de borde para una misma calzada

- ✓ *Fallas en el ascenso y descenso de pasajeros*
- ✓ *Frenado brusco*
- ✓ *Falta de señales en los vehículos mal estacionados*
- ✓ *Cambio de carril sin indicación*
- ✓ *Embriagues y drogas*
- ✓ *Exceso de pasajeros*
- ✓ *Tránsito en contravía*

(...)

En este tramo se encuentra un descenso pronunciado en el sentido Bogotá-Girardot con curvas circulares simples, accesos directos a los predios, visibilidad reducida en la mayoría de curvas horizontales y con presencia permanente de neblina. La principal característica de este tramo en el momento, es la intervención de la vía, por parte del concesionario, en cuanto a obras de construcción, ampliación, y mejoramiento. La superficie de rodadura se encuentra en gran parte en buen estado, con una demarcación y señalización deficiente que presenta confusiones en algunos sectores.

(...)

"Existen barreras flexibles que presentan riesgos eminentes para el conductor identificados en la siguiente forma:

- *Longitud de desarrollo inadecuada para garantizar contención y redireccionamiento.*
- *Errores de instalación, que permiten enganchamiento al dejar los traslapes entre postes en el sentido del tráfico vehicular.*
- *Insuficiente distancia de trabajo para la flexibilidad de este tipo de barreras.*
- *No hay longitudes de anclaje suficientes para que las vigas metálicas actúen eficientemente a tracción.*
- *Existen discontinuidad e interrupción de los cuerpos de las defensas, lo que anula la efectividad del sistema.*
- *Hay terminaciones agrestes tipo cola de pez, de frente a las líneas de conducción que ya han demostrado peligrosidad porque pueden producir el efecto "cuchillo" de penetración hacia los obstáculos de pasajeros*

- *No están colocadas a las alturas adecuadas. Hay reducción de alturas por las sobrecarpetas que han elevado el nivel de la rasante. Defensas y muros muy bajos podrían permitir el paso de vehículos por encima de ellos, sobre todo si se trata de vehículos grandes, razón por lo cual es recomendable verificar alturas después de repavimentar la vía.*

(...)

En las barreras rígidas utilizadas en esta vía se encuentran cuerpos imitación New Jersey, muros lisos o bordillos altos, que no actúan como barreras con una adecuada funcionalidad, porque no cumplen funciones de prevención de accidentalidad al carecer de características técnicas para contención en caso de que un vehículo se

salga de la vía. Los bordillos influyen en el volcamiento y el impacto que un vehículo se dé contra los muros de concreto sin mitigar las energías cinéticas del movimiento, influyen en la severidad del accidente.

(...)

" Del estudio de consistencia del diseño geométrico se puede concluir lo siguiente:

(...)

- En general, la señalización instalada en la vía es escasa y aunque la instalación de estas señales en exceso induce a la falta de respeto y desacatamiento de las señales, hay peligros y situaciones que deben ser advertidas a los usuarios de la vía.
- Algunas señales no tienen la retrorreflectividad adecuada para ser visibles en cualquier situación climática como lluvia, neblina y en horas de la noche, por lo que se deben revisar continuamente para realizar el mantenimiento, limpieza o reemplazo de la señal según las necesidades.
- A lo largo del recorrido no se observa una adecuada señalización de velocidades según lo establecido en la Resolución 1384 de 2010 del Ministerio de Transporte y lo establecido en el Método para establecer límites de velocidad en carreteras Colombianas.

(...)"

✓ En **enero de 2015** la **CORPORACION FONDO DE PREVENCION VIAL – CFPV**²⁷ dió respuesta del derecho de petición elevado por la señora **MARLI BIBIANA GOMEZ GIRALDO**, en el que se le precisa, entre otras cosas que“(…) de acuerdo con lo establecido por la norma citada, el tiempo máximo de antigüedad de los vehículos que pueden vincular las empresas de Transporte Publico Terrestre Automotor Especial es de diez (10) años. Esto quiere decir que no es posible recibir automotores que superen dicho límite temporal (...)"

✓ El día **2 de enero de 2015** mediante oficio No. S-2015 000509/ SETRA-SAOPO²⁸, el **COMANDANTE DE LA SECCIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CUNDINAMARCA** en respuesta a petición elevada por la señora **MARLI BIBIANA GOMEZ** le informa: que "El objetivo de las auditorias viales es identificar factores que puedan llegar a generar riesgos en las vías, con el fin de mejorar las condiciones de seguridad y el mejoramiento de la movilidad; encontrando igualmente posibles afectaciones en la infraestructura vial, mediante una inspección visual, lo cual permite generar algunas recomendaciones que pueden ser consideradas y/o tenidas en cuenta por parte de las entidades encargadas del mantenimiento, adecuación y conservación de la infraestructura, a las cuales se remite dicha información."

✓ Entre en **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES –INCO-** y **CONCESION AUTOPISTA BOGOTÁ – GIRARDOT S.A** se celebró contrato de Concesión No. GG-040-2004 para el diseño, la construcción, rehabilitación operación y mantenimiento del proyecto vial Bosa – Granada – Girardot.²⁹

✓ Mediante memorial del **1 de agosto de 2016** con destino al **JUZGADO 15 CIVIL DEL CIRCUITO DE ORALIDAD DE CALI**, el **DIRECTOR TERRITORIAL DE**

²⁷ Folio 72-74 del CP

²⁸ Folio 63 del CP

²⁹ Visible en CD a folio 267 y 369-395 del CP

QUINDIO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, le informa que: “(...) para el día 16 de diciembre de 2012 el vehículo de PLACA SUC-720 de propiedad del señor VICTOR ALFONSO LONDOÑO GONZALEZ, se encontraba vinculado a la EMPRESA INTERNACIONAL DE TURISMO S.A “INTURCAFÉ S.A” sede principal Armenio (Quindío), (...)”³⁰

✓ Entre **MAPFRE SEGUROS DE COLOMBIA S.A** y **VICTOR ALFONSO LONDOÑO** se suscribió Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual para el vehículo de placa SUC-720 por el valor de 682 SMLMV con vigencia de agosto 4 de 2012 a agosto 4 de 2013.³¹

✓ Entre **QBE SEGUROS S.A** y la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA** se suscribió la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual No. 000701581286 para el periodo comprendido entre el 13 de marzo de 2013 y el 31 de agosto de 2013 por un valor asegurado de \$2.000.000.000.³²

✓ Mediante Resolución No. 0000315 del **6 de febrero de 2013**³³ se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones.

✓ En la consulta de casos registrados en la base de datos del Sistema Penal Oral Acusatorio –SPOA se encuentra el caso con noticia criminal No.257546108002201282042 asignado a la FISCALIA 4 SECCIONAL DE CUNDINAMARCA el 21 de febrero de 2018 con estado activo.³⁴

✓ En investigación penal adelantada por los hechos No. 257546108002201282042³⁵, visible en el punto 56 del expediente digital, se observa lo siguiente: El volcamiento se produce por la depresión y diferencia de altura en el terreno. Se indica que el señor conductor Leonardo Ospina Malfa manifestó lo siguiente:

“Veníamos en el bus y cuando fui a bajar no respondía el freno ni la caja y lo intenté recostar y se volcó el carro”.

✓ Según comunicación remitida por el Centro de Diagnóstico Automotor de Palmira del 18 de diciembre de 2012, remitida por la Jefe de la Unidad Básica de Investigación Criminal SETRA DEVAL, se evidencia que el vehículo de placas SUC 720 presentaba falencias en la normatividad NTC 5375 que exige controles mecánicos, como se evidencia a continuación:

³⁰ Folio 224 -225 y 227 del CP

³¹ Folio 232 del CP

³² Folio 350-351 del CP

³³ Folio 364-368 del CP

³⁴ Folio 396 del CP

³⁵ Folio 30 cuaderno 3 punto 56 expediente digital

Jefe Unidad Básica de Investigación Criminal SETRA-DEVAL
Palmira

Asunto: Comunicación 2458 LBAIC-JEFAT 29

Mediante el presente oficio me permito dar respuesta a la solicitud referenciada.

Al realizar la Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes a un vehículo los resultados generados del proceso de inspección se registran en el Formato Único de Revisión -FUR- para el caso que nos ocupa le correspondió el FUR No. R 8793-0 diligenciado el día 4 de diciembre del 2012, al vehículo de placas SUC-720 de servicio público clase Bus, marca Chevrolet, Modelo 1993, color Blanco, reposa este documento en las oficina principales del Centro de Diagnostico Automotor de Palmira Ltda.

En la inspección vehicular practicada al automotor de Placas SUC-720, se pudo evidenciar defectos de tipo A, establecidos en la norma técnica NTC-5375.

El resultado de conformidad con el cumplimiento de la norma NTC-5375 fue de RECHAZADO, toda vez que se encontró no solo uno y sino varios defectos de tipo A. Haciéndose alusión entre ellos a la inexistencia de controles de velocidad y tipo de alarmas reglamentados de acuerdo con la modalidad del servicio para los vehículos de transporte público de pasajeros por carreteras, (vehículos de servicio público especial, turismo, empresarial, escolar).

En el FUR correspondiente al vehículo de placas SUC-720 del proceso de inspección vehicular del 4 de diciembre de 2012, se indica que tiene como fecha límite para REINSPECCIÓN el 19 de diciembre de 2012.

El Centro de Diagnostico Automotor de Palmira Ltda., en atención a las evidencias encontradas al vehículo de placas SUC-720 NO hizo entrega del documento público o Certificado de Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

✓ El vehículo de placas SUC720 no había hecho entrega para le fecha de los hechos, de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes:



CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR DE PALMIRA LTDA.
CRA 50 # 123 3864
Calle 47 No. 24-27 Tel: 0112750227 Fax: 0112750227
www.cda.com.co

CDAP-300-03-230

Palmira, 18 de diciembre de 2012.

Subordinado:
ALEXANDER SALDARRIAGA MORALES
Jefe Unidad Básica de Investigación Criminal SETRA-DEVAL
Palmira

Asunto: Comunicación 2458 LBAIC-JEFAT 29

Mediante el presente oficio me permito dar respuesta a la solicitud referenciada.

Al realizar la Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes a un vehículo los resultados generados del proceso de inspección se registran en el Formato Único de Revisión -FUR- para el caso que nos ocupa le correspondió el FUR No. R 8793-0 diligenciado el día 4 de diciembre del 2012, al vehículo de placas SUC-720 de servicio público clase Bus, marca Chevrolet, Modelo 1993, color Blanco, reposa este documento en las oficina principales del Centro de Diagnostico Automotor de Palmira Ltda.

En la inspección vehicular practicada al automotor de Placas SUC-720, se pudo evidenciar defectos de tipo A, establecidos en la norma técnica NTC-5375.

El resultado de conformidad con el cumplimiento de la norma NTC-5375 fue de RECHAZADO, toda vez que se encontró no solo uno y sino varios defectos de tipo A. Haciéndose alusión entre ellos a la inexistencia de controles de velocidad y tipo de alarmas reglamentados de acuerdo con la modalidad del servicio para los vehículos de transporte público de pasajeros por carreteras, (vehículos de servicio público especial, turismo, empresarial, escolar).

En el FUR correspondiente al vehículo de placas SUC-720 del proceso de inspección vehicular del 4 de diciembre de 2012, se indica que tiene como fecha límite para REINSPECCIÓN el 19 de diciembre de 2012.

El Centro de Diagnostico Automotor de Palmira Ltda., en atención a las evidencias encontradas al vehículo de placas SUC-720 NO hizo entrega del documento público o Certificado de Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

2.3.2. Entremos ahora a resolver el interrogante planteado:

¿Debe responder las demandadas NACION – SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES, AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI, por los perjuicios ocasionados a los demandantes con ocasión accidente de tránsito ocurrido el 16 de diciembre de 2012 en la vía Girardot- Bogotá Kilómetro 94+000 localidad El recreo - Granada (Cundinamarca), donde fallecieron LUIS EVELIO GOMEZ SANCHEZ, ADELA GIRALDO VELEZ, DIANA MARCELA GOMEZ GIRALDO y YERLY FERNANDA GOMEZ GOMEZ?

Es del caso establecer la responsabilidad que le asiste a las entidades demandadas en lo atinente al lamentable accidente de tránsito ocurrido el día 16 de diciembre de 2012 en la vía Bogotá – Girardot, Km 94+000mts, Localidad Granada – Cundinamarca y en el que perdieron la vida los señores Luis Evelio Gómez

Sánchez, Adela Giraldo Vélez, Diana Marcela Gómez Giraldo y Yerly Fernanda Gómez Gómez.

Para ello, este despacho se pronunciará una por una, respecto de la atribución realizada a cada una de las entidades. Se procederá a estudiar el presente asunto, yendo de los aspectos genéricos a aquellos que son más específicos y que más incidencia tuvieron en la ocurrencia del accidente. Únicamente en el caso de hallarse responsable a alguna de ellas, se procederá a estudiar la tacha realizada a quienes rindieron declaración como testigos en la audiencia de pruebas y a analizar si los llamados en garantía deben o no responder por los perjuicios presuntamente causados.

a. De la responsabilidad del Ministerio de Transporte

A efectos de determinar si le asiste o no responsabilidad a esta entidad, se hace preciso traer a colación algunas de las normas que rigen las competencias y funciones de esta corporación. El Decreto 087 de 2011 en su artículo 1, prevé como objetivo del Ministerio, *“la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.”*

Sus funciones son las siguientes:

“Artículo 2o. Funciones del Ministerio.

El Ministerio de Transporte cumplirá, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes:

2.1 Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país.

2.2 Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y la infraestructura de los modos de su competencia.

2.3 Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional.

2.4 Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

2.5 Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte.

2.6 Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.

2.7 Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.

2.8 Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto.

2.9 Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario.

- 2.10 *Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.*
- 2.11 *Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades ejecutoras, las entidades territoriales y la Dirección General Marítima, Dimar.*
- 2.12 *Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia*
- 2.13 *Diseñar, coordinar y participar en programas de investigación y desarrollo científico, tecnológico y administrativo en las áreas de su competencia.*
- 2.14 *Impulsar en coordinación con los Ministerios competentes las negociaciones internacionales relacionadas con las materias de su competencia.*
- 2.15 *Orientar y coordinar conforme a lo establecido en el presente decreto y en las disposiciones vigentes, a las entidades adscritas y ejercer el control de tutela sobre las mismas.*
- 2.16 *Coordinar el Consejo Consultivo de Transporte y el Comité de Coordinación Permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dimar.*
- 2.17 *Participar en los asuntos de su competencia, en las acciones orientadas por el Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres.*
- 2.18 *Las demás que le sean asignadas (...)*”.

A priori, se observa que el Ministerio de Transporte no tiene responsabilidad alguna frente a los hechos de la demanda, por cuanto sus funciones no van encaminadas hacia la conservación de carreteras nacionales, sino que es una entidad esencialmente reguladora del sector transporte. En principio, tales funciones de mantenimiento, construcción y conservación de las vías están a cargo de las entidades adscritas a ese ministerio que tienen autonomía administrativa y financiera, así como personería jurídica propia. De igual manera, se desprende de las normas en cita, que al Ministerio no le corresponden funciones de inspección, vigilancia o control sobre las infracciones cometidas en el ámbito del transporte.

Ahora bien. Se observa que en los hechos de la demanda se le endilga responsabilidad a la entidad, no ya en el asunto de las condiciones de la carretera o su mantenimiento, sino en lo que tiene que ver con el otorgamiento de la **Tarjeta de Operaciones No. 0702416 al vehículo de placas SUC-720 marca Chevrolet, Línea CHR 580-226 modelo 1993**. Según la parte actora, dicha tarjeta no debió haber sido concedida, toda vez que el Decreto 174 de 2001 que reglamenta el servicio público de transporte terrestre, en su artículo 45 establece que las empresas no pueden vincular vehículos de más de diez (10) años provenientes de otra modalidad de servicios.

Frente a esta observación, en primera medida debe decirse que, en efecto, según ese mismo Decreto, en su artículo 8 y 9³⁶, **corresponde al Ministerio de Transporte la autorización de vehículos de las empresas de transporte terrestre**. Esta autorización se manifiesta mediante la expedición de la Tarjeta de Operaciones. No obstante, la atribución de responsabilidad que se pretende en el

³⁶ Artículo 8o. Autoridad de transporte. Para todos los efectos a que haya lugar, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será regulado por el Ministerio de Transporte. Artículo 9o. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

escrito de la demanda se desprende de una indebida interpretación del artículo 45 del D. 174 de 2001. Este artículo señala textualmente lo siguiente:

*“ARTICULO 45.- EDAD DEL EQUIPO. Las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, **no podrán vincular** a su parque automotor bajo ninguna forma contractual, vehículos con más de diez (10) años de antigüedad **provenientes de otra modalidad de servicio**”.* (Negrilla fuera de texto)

Esta normativa implica que ninguna empresa puede contratar a un vehículo que tenga más de 10 años, **provenientes de otra modalidad de servicio**. ¿Qué quiere decir esto? Que estos diez años a los que se refiere la norma, no hacen relación a la vida útil del vehículo, sino a que, cuando el vehículo se vincule a una empresa de Servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial, éste no debe sobrepasar los diez años si proviene de otra modalidad de servicio que no sea especial³⁷. Es menester aclarar que el Decreto 174 de 2001 no preveía el tiempo de uso de los vehículos, pues ese concepto para ese entonces no estaba contemplado; como si lo contempla el nuevo decreto 1079 de 2015³⁸, que, sin embargo, no es aplicable para la época de los hechos.

Ahora bien, ¿qué es el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial? *“Es aquel, que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo de personas ya sean estudiantes, turistas, asalariados que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios”*³⁹.

Esto nos lleva a concluir que, frente a los hechos expuestos en el escrito de la demanda, al Ministerio de Transporte no le asiste responsabilidad alguna, toda vez que se le otorgó la Tarjeta de Operaciones al vehículo en cuestión, conforme los requisitos contemplados en el artículo 50 del decreto 174 de 2001⁴⁰. Adicionalmente, de las pruebas aportadas se observa que este vehículo de placas SUC720, si bien es modelo 1993, es decir, que al momento del accidente (16 de diciembre de 2012) ya

³⁷ Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte en concepto de 1 de agosto de 2014: "el artículo 45 del Decreto 174 de 2001, únicamente dispone que en el caso en que se quiera vincular un vehículo proveniente de otra modalidad de servicio de transporte a una empresa de transporte especial, este no debe superar los diez años para el ingreso, ya que de lo contrario no es posible tramitar dicha vinculación.

³⁸ "Artículo 2.2.1.6.2.2. Tiempo de uso de los vehículos. El tiempo de uso de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será de veinte (20) años. El parque automotor que cumpla el tiempo de uso debe ser sometido a desintegración física total y podrá ser objeto de reposición por uno nuevo de la misma clase, de conformidad con el procedimiento que para tal efecto disponga el Ministerio de Transporte. Los vehículos que presten el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial para escolares no podrán tener más de quince (15) años de uso, contados a partir de la fecha del registro inicial del vehículo, término al que tendrá que hacerse un seguimiento y evaluación durante los próximos tres (3) años, por parte del Ministerio de Transporte, previo un estudio sobre la vida útil de los vehículos automotores y especialmente los utilizados en el servicio escolar."

³⁹ 3-EL DECRETO NO. 174 DEL 5 DE FEBRERO DE 2001 "por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.", Define el transporte especial como: Artículo 60. Servicio público de transporte terrestre automotor especial. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios.

⁴⁰ ARTICULO 50 - REQUISITOS PARA SU OBTENCION O RENOVACION.- Para obtener o renovar la tarjeta de operación la empresa acreditará ante el Ministerio de Transporte los siguientes documentos:

1. Solicitud suscrita por el representante legal de la empresa, adjuntando la relación de los vehículos discriminándolos por clase y por nivel de servicio, indicando los datos establecidos en el numeral 2. del artículo anterior, para cada uno de ellos. En caso de renovación, duplicado o cambio de empresa, deberá indicar el número de la tarjeta de operación anterior.
2. Certificación suscrita por el representante legal de la empresa sobre la existencia de los contratos de vinculación vigentes de los vehículos que no son propiedad de la empresa.
3. Fotocopias de las licencias de tránsito de los vehículos.
4. Fotocopia de las pólizas vigentes de los seguros obligatorios de accidentes de tránsito, SOAT, de cada vehículo.
5. Constancia de las revisiones técnico - mecánicas vigentes a excepción de los vehículos último modelo.
6. Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que los vehículos, están amparados en las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa solicitante.
7. Duplicado al carbón de la consignación a favor del Ministerio de Transporte por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrados por la entidad recaudadora.

PARAGRAFO.- En caso de duplicado por pérdida, la tarjeta de operación que se expida no podrá tener una vigencia superior a la de la tarjeta originalmente autorizada.

tenía más de 10 años, lo cierto es que estuvo vinculado a la modalidad de servicio de transporte especial desde que empezó a operar⁴¹, por lo que no le es aplicable la normatividad a la que se hace relación en el escrito de la demanda. Por lo demás, la tarjeta de operación se renueva cada dos años y cabe anotar que la función del Ministerio radica en la expedición de la Tarjeta de Operaciones, pero no en la vigilancia y control sobre las infracciones cometidas en el ámbito del transporte terrestre, como ya se mencionó con anterioridad. Esta función corresponde a la Superintendencia de Puertos y Transporte (entidad de la que se hablará más adelante). Además, de los requisitos establecidos en el artículo 50 ibidem, se desprende que la solicitud de la Tarjeta de Operaciones, así como la solicitud de la renovación de aquella, no procede de oficio, sino a solicitud de parte. En ese orden de ideas, no es posible atribuir responsabilidad bien por acción o por omisión a esta entidad, respecto de los hechos materia de objeto.

b. De la responsabilidad de la Superintendencia de Puertos y Transporte

Respecto de esta Superintendencia, hoy Superintendencia de Transporte, la parte actora indicó que debía responder por los perjuicios causados a los demandantes, en el entendido que había fallado con su deber de vigilancia y control sobre la empresa de transporte que tenía a cargo al vehículo de placas SUC720 implicado en los hechos. A su decir, la Empresa Internacional de Turismo S.A, Inturcafé S.A., había incurrido en varias irregularidades; sin embargo, la Superintendencia no realizó ninguna intervención que hubiera podido evitar el funcionamiento de la empresa, y que, como consecuencia, hubiere podido evitar los hechos que nos atañen.

Veamos cuál es el objeto y cuáles las funciones y el alcance de aquellas para esta entidad del Estado:

La Superintendencia de Puertos y Transporte es una entidad de carácter administrativo y técnico adscrita al Ministerio de Transporte que cuenta con autonomía administrativa y patrimonio independiente. El Decreto 1016 de 2000 "por el cual se modifica la estructura de la Superintendencia de Puertos y Transporte", en su artículo 1, contempla:

"Naturaleza Jurídica de La Superintendencia de Puertos y Transporte. Es un organismo de carácter administrativo y técnico, adscrito al Ministerio de Transporte, que goza de autonomía administrativa y financiera encargada de cumplirlas funciones previstas en la Ley 01 de 1991 y las delegadas en el Decreto 101 del 2 de febrero del 2000 como se determinan más adelante.

*Artículo 3. Objeto de la Entidad. Corresponde a la Superintendencia de Puertos y Transporte, **ejercer las funciones de inspección, control y vigilancia que le corresponde, en materia de puertos de conformidad con la Ley 01 de 1991 y en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de conformidad con la delegación previstas en el Decreto 101 del 2 de febrero del 2000.***

Frente a lo anterior, se desprende que, en efecto, es la Superintendencia de Puertos y Transporte quien debe ejercer la vigilancia en materia de tránsito y transporte. Sin embargo, no existe material probatorio que pruebe el decir de la parte actora. Si bien hay unas noticias proferidas por los medios de comunicación que dan cuenta de presuntas irregularidades cometidas por la empresa a la que estaba adscrito el vehículo en cuestión, estas no brindan la suficiente certeza acerca de lo afirmado, por

⁴¹ Punto 53 expediente digital

lo que no pueden tomarse como plena prueba. Ahora bien, de las pruebas encontradas en la Investigación Penal adelantada y de los documentos visibles a punto 53 del expediente digital, la única irregularidad que logra probarse es que la empresa omitió su deber de mantener al día revisiones de tipo mecánica; sin embargo, estas falencias mal podrían atribuirse a la Superintendencia de Transporte, pues la revisión técnico-mecánica de los vehículos, corresponde al propietario y para el caso en concreto, es responsabilidad, directamente, de la empresa a la que pertenecía el bus de transporte público involucrado en el accidente.

En ese orden de ideas, para este despacho esta entidad demandada tampoco puede ser considerada como responsable de los hechos expuestos en la demanda, pues de las pruebas recaudadas no es posible verificar que se haya producido una falla en el servicio por su parte.

c. De la responsabilidad de la Agencia Nacional de Infraestructura

Finalmente, a fin de determinar si le asiste responsabilidad a la demandada Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, o en su defecto, a alguna de las llamadas en garantía, habrá que analizar lo siguiente⁴²:

Evidentemente, de las hipótesis expuestas en el Informe de Accidente de Tránsito, existió una concausa; pues el hecho se atribuyó a tres razones diferentes. Por un lado, se señala como causa probable las deficiencias de la vía (mala iluminación, falta de retrorreflectividad); por otro lado, se atribuye a una falla mecánica del bus en el que se transportaban las víctimas; finalmente, se indica que el conductor iba a exceso de velocidad.

Resultó probado dentro de este proceso, que el tramo de la vía en que ocurrió el accidente presentaba varias fallas. Entre ellas, no tenía iluminación, y en general, la señalización instalada en la vía era escasa. Algunas señales no tenían la retrorreflectividad adecuada para ser visibles en cualquier situación climática como lluvia, neblina y en horas de la noche (hora en la que ocurrieron los hechos); y a lo largo del recorrido no se observó una adecuada señalización de velocidades según lo establecido en la Resolución 1384 de 2010 del Ministerio de Transporte. Todo esto daría en principio para establecer una falla en el servicio por parte de la demandada ANI, y en particular, a la Concesionaria Autopista Bogotá Girardot S.A., que se encontraba a cargo de la vía.

También quedó probado, según lo expuesto en la Investigación del proceso penal y el propio decir del conductor del vehículo, que el accidente se produjo por un error de tipo mecánico del bus de transporte público implicado en el accidente. En efecto, el propio conductor manifestó que le fallaron los frenos y que consideró que el mejor lugar para intentar frenar era un cultivo de tomates que estaba en las inmediaciones de la zona. Sin embargo, no previó que habría un hueco entre la carretera y tal cultivo, razón por la cual se produjo el volcamiento del vehículo. En ese orden de ideas, se desprende que el accidente tuvo por origen un error de tipo mecánico.

Finalmente, se determinó igualmente en Informe de Accidente de Tránsito que el conductor iba a alta velocidad. Esto, haciendo uso de la sana crítica es altamente

⁴² Decreto 4165 de 2011.

probable, teniendo en cuenta la magnitud del accidente y que el volcamiento se dio después de que se hubiere roto el muro de contención de la vía.

Con base en lo anterior se desprende que efectivamente hubo una concausa. Sin embargo, **¿Cuál de esas causas fue la causa eficiente que dio lugar a los hechos?** Si se toman todas las posibles causas anteriores, la causa eficiente del daño, en realidad se circunscribe a la falta de frenos del vehículo en cuestión. Supongamos que la vía hubiere estado en perfectas condiciones. Hubiere habido una luz adecuada, y las líneas que separan los carriles hubieren tenido buena retrorreflectividad. Aún así el accidente se hubiere producido, pues el conductor hubiere ido a alta velocidad, e igualmente se hubieren perdido los frenos. Lo cierto es que la sana crítica nos permite evidenciar que el conductor sabía con anticipación a los hechos que estaba sin frenos, pues precisamente por esa anticipación, es que relata haber visto el sembradío, y que consideró que era el mejor lugar para intentar frenar. En ese orden de ideas, se evidencia que el conductor tuvo tiempo de reaccionar e intentó realizar una maniobra que le permitiera frenar el vehículo. Aún así, lastimosamente el desenlace de los hechos fue fatal. No tuvo nada que ver el estado de la carretera; por el contrario, la falla mecánica y la velocidad a la que iba el conductor, fueron determinantes en que el accidente se produjera.

En conclusión, se reitera que no fueron las deficiencias en la vía las que originaron el accidente, sino de suyo, los problemas mecánicos del automotor, sumado a la velocidad a la que iba el conductor. En ese orden de ideas, no es dable atribuir responsabilidad a la Agencia Nacional de Infraestructura ni a las llamadas en garantía, toda vez que no se pudo probar que las deficiencias fueran la causa eficiente del daño; ni pudo probarse por lo tanto, el nexo de causalidad entre tales falencias y el accidente. Se configura entonces la excepción de hecho de un tercero (el conductor y la empresa), cuestión esta que exime a las demandadas de toda responsabilidad en cuanto a que esta causa extraña rompe el vínculo de causalidad entre el perjuicio sufrido y la conducta del demandado. Es con base en estos razonamientos, que se denegarán las pretensiones de la demanda.

2.3.3. CONDENA EN COSTAS

La condena en costas la adopta el juez teniendo en cuenta la conducta de la parte vencida en el proceso, pues no es una regla de aplicación forzosa y general.

El artículo 188 del CPACA no obliga al juzgador a condenar en costas indefectiblemente sin que medie una valoración de la conducta de la parte vencida en el proceso, dicha norma señala que se debe disponer sobre dicha condena solo en la sentencia que decida el mérito del asunto sometido a debate en el proceso.

Analizado dicho aspecto, este despacho estima que en esta oportunidad no hay lugar a imponer condena en costas, debido a que no se aprecia temeridad o abuso de las atribuciones o derechos procesales por las partes. Además, las costas deben aparecer comprobadas, de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 365 del C.G.P, según el cual "Sólo habrá lugar a costas cuando en el expediente aparezca que se causaron y en la medida de su comprobación" situación que no se ha presentado en el caso estudiado.

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: Negar las pretensiones de la demanda.

SEGUNDO: Sin condena en costas.

TERCERO: Notificar a las partes del contenido de esta decisión en los términos del artículo 203 del CPACA.

CUARTO: Contra la presente decisión procede el recurso de apelación.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE y CÚMPLASE


OLGA CECILIA HENAO MARÍN
Juez

AMRA

Firmado Por:

Olga Cecilia Henao Marin
Juez
Juzgado Administrativo
034
Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

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

Código de verificación: **03c91237a45b10a357667cc478a8c4e808f9c7279604bbfd1091483a261ae62c**

Documento generado en 29/10/2021 10:18:39 p. m.

Valide este documento electrónico en la siguiente URL: <https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>