



Señor  
JUEZ 38 ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO  
Email: [jadmin38bta@notificacionessrj.gov.co](mailto:jadmin38bta@notificacionessrj.gov.co)  
Bogotá D.C.

Referencia: Reparación Directa:  
Demandantes: Inés Baquero Baquero y otros  
Demandados: JORGE EDUARDO VARGAS MORENO, ICMO S.A.S.,  
CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. "COVIANDES" Y  
LA PREVISORA S.A., COMPANIA DE SEGUROS  
Radicado: 11001333603820200002800  
Asunto: Contestación de demanda y excepciones de fondo

JOSE ARTURO MORALES FERIA, mayor y vecino de Bogotá D.C., al Señor Juez me dirijo para manifestarle que, obrando como apoderado de **COVIANDES SAS**, sociedad con domicilio en Bogotá DC, en adelante Coviandes, contesto la demanda y propongo las siguientes excepciones de fondo:

Previamente expongo las siguientes:

#### **CONSIDERACIONES Y ACLARACIONES PREVIAS SOBRE LA DEFENSA DEL CONCESIONARIO COVIANDES SAS**

1. Coviandes SAS es una entidad derecho privado, que fue operador de la carretera Bogotá – Villavicencio conforme al contrato de Concesión (de naturaleza Estatal – Administrativo) 444 de 1994, suscrito entre el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS INVIAS, hoy AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI y CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A., en desarrollo del cual correspondió a la Concesionaria **“Realizar por el sistema de concesión los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación, de construcción, la operación y el mantenimiento del sector Santafé de Bogotá – Cáqueza – K55+000 y el mantenimiento y operación del Km 55+000 – Villavicencio”**, excluyendo, entre otros, los hechos de la naturaleza, *la culpa de la víctima, los hechos de un tercero, los hechos y obligaciones inexistentes*. Es decir, la obligación contractual de esta concesionaria se limitó a la operación y el mantenimiento de la carretera, dentro del marco del contrato de Concesión. En cuanto a las actividades de construcción las mismas fueron ejecutadas y cumplidas en su totalidad y todas las obras pactadas en el contrato fueron recibidas a satisfacción por la entidad Concedente.

En cuanto al mantenimiento, tenemos que, existieron dos clases de mantenimiento: El Rutinario que hacía referencia a mantenimientos menores del pavimento, las rocerías, podas de prados y jardines



aledaños a la vía y en general a la parte estética de la infraestructura vial, y por otra parte, el mantenimiento periódico el cual se refería a adicionar, reparar o sustituir de manera preventiva la carpeta asfáltica y los elementos que hacían parte de la infraestructura vial antes que se dañaran o cumplieran su vida útil.

En cuanto a la operación, esta se refería a la transitabilidad de la vía, esto es que la carretera se encontrara en condiciones aptas para ser transitada, así como a los servicios conexos como carro taller, grúa, ambulancia, etc. En este sentido, COVIANDES realizó permanentemente (24 horas al día), actividades tendientes a mantener la vía en estado transitable y *minimizar los riesgos que en ella se presentan, a través de las siguientes medidas:*

- 1.1. Teniendo una Infraestructura vial en excelentes condiciones (carpeta asfáltica, señalización, etc).
- 1.2. Estableciendo un Centro de Control de Operaciones, el cual consiste en una oficina ubicada a la salida del túnel de Boquerón (mano izquierda), dotada de personal capacitado e idóneo, junto con equipos de comunicación para interactuar con todas y cada una de las unidades vehiculares, así como con el personal operativo y directivo, que se encargaba de coordinar la labor cotidiana de la operación de la carretera en cuanto a los servicios a los usuarios se refiere.
- 1.3. Realizando la vigilancia de la carretera, a través de camionetas dotadas con los elementos propios de uso en emergencias viales e Inspectores de Trafico capacitados para realizar esta labor, encargados entre otras funciones de realizar recorridos tipo circuito permanentes a lo largo de la carretera concesionada con el objeto de revisar el estado de la vía, reportar riesgos operativos, disponer de los recursos y personal para adelantar operativos y controles, llenar formatos de eventos y accidentes de tránsito, supervisar la prestación de los servicios conexos a los usuarios, etc. En esta labor, un punto de referencia de la vía es vigilado por la Concesionaria cada vez que la camioneta de inspección pasa por este sitio, no siendo posible que cada uno de los PR de la carretera (cada metro), se esté vigilando en forma constante. En este entendido, corresponde a los usuarios de la vía, asumir los riesgos del camino, como quedó establecido en la sentencia pronunciada por el Juzgado Segundo Civil Municipal de Bogotá – Piloto – de Oralidad al dictar sentencia dentro del proceso Declarativo de Responsabilidad Civil Extracontractual de Distribuidora San Fernando SAS y Luis Alfredo Caviedes vs Transportes Novotech SAS y Coviandes SA. En esta sentencia se aclaró que *“la Concesionaria no está obligada a adelantarse a los hechos, ni ha escoltar cada vehículo que transita por la carretera, sino a reaccionar en tiempo breve, después de ocurrido el siniestro”*. Aportamos audio de la audiencia de sentencia,



(especialmente minuto 17 + 40 segundos al minuto 20 más 30 segundos).

- 1.4. Realizando la vigilancia oficial por medio de la autoridad de tránsito, disponiendo de Patrullas y motocicletas, las cuales se entregan al servicio de la Policía de Tránsito y Transporte para uso de suboficiales y patrulleros quienes realizan recorridos permanentes a lo largo de la carretera concesionada con el objetivo de brindar tranquilidad y seguridad a nuestros usuarios a su paso por la concesión.
- 1.5. Disponiendo de grúas y carro-taller equipados con personal idóneo y capacitado para prestar servicios de remolque y/o mecánica básica a los usuarios de la vía.
- 1.6. Disponiendo de ambulancias, las cuales prestan una asistencia básica con equipos y personal adecuados para atender las emergencias que se presenten a lo largo de la vía con ocasión de accidentes de tránsito.
- 1.7. Activando los protocolos establecidos para estas eventualidades. Esto es el Plan de Emergencias y Contingencias en Ola Invernal.

Fuera de lo descrito en el mantenimiento y operación de la vía, no existió dentro del contrato de Concesión 444-04 obligaciones a cargo de COVIANDES, y menos la de asumir eventos de la naturaleza, hechos de la víctima, de un tercero, ni el caso fortuito o la fuerza mayor.

2. Cuando el actor vial (conductor, pasajero o peatón), sea la propia víctima o cuando un tercero, decide mutuo propio, asumir o crear riesgos innecesarios, o aumentar los existentes, como en el presente caso, su conducta no compromete a nadie más que a el mismo, debido a que, en Colombia cada conductor, pasajero o peatón que transita por cualquier camino, carretable, carretera, etc, asume todos y cada uno de los riesgos propios de su tránsito. En este sentido se pronunció la El Honorable Tribunal Administrativo de Boyacá, en sentencia del 19 de enero de 2019 – MP. José Asencio Fernández - Radicado: 15001333300920160002601, dentro de la Reparación Directa de Claudia Roció Pulido Moreno vs Municipio de Tunja. Dijo el Tribunal:

En ese sentido, si bien puede evidenciarse una presunta falla del servicio imputable a la Administración Municipal por desatender sus obligaciones frente al mantenimiento y readecuación del acceso occidental del puente que incide en la interconexión con la avenida oriental, lo cierto es que ello resulta irrelevante en el juicio de responsabilidad, pues la omisión de acceso al puente no fue la causa adecuada o determinante del daño padecido por los demandantes debido a que, como quedó analizado el actuar imprudente del peatón al pasar por una zona no permitida por peatones, fue lo que condujo la producción del daño.

3. En el presente caso, existió una primera colisión entre los vehículos de placa WPU 555 (camión de estacas) y el automóvil de placas BMF 993, en el que se desplazaba el señor EDWIN HERNANDEZ BAQUERO (Q.E.P.D.), quien posteriormente se convirtió en la víctima. Para el momento de la colisión inicial, la tractomula de placas SOJ 957 (que se ve a la derecha, en la fotografía de la derecha, no había aparecido en la escena de los hechos.



4. Una vez, ocurrida la primera colisión, el señor Edwin Hernandez Baquero, ocupante del vehículo de placas BMF 993 desciende y en calidad de peatón, decide, imprudentemente revisar los daños ocasionados al automóvil, sin advertir el peligro que implicaba ingresar al carril y situarse, justo detrás del automóvil del que descendió, de espaldas al camión que tenía a un metro de distancia, sin ni siquiera haber señalado el obstáculo que representaban los vehículos estacionados dentro del carril de descenso a la ciudad de Villavicencio, con los elementos que se indican en el numeral 3° del artículo 30 del CNT, esto es con “*dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello*”
5. Con la conducta del señor Edwin, incurre en desatención de los artículos, 57 y 58 del CNT, debido a que, el artículo 57, obliga a los peatones a circular “*por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos*”, asunto que omitió el peatón y tampoco se cercioró de que al ingresar al carril no existiera peligro para hacerlo, como lo ordena el mismo artículo 57.



- 5.1. Por su parte, el artículo 58 del CNT, propone prohibiciones al peatón que el señor Edwin, en, seguramente su afán de establecer



los daños ocasionados al vehículo en el que transitaba, obvio de manera imprudente: Dice el artículo 58 “Los peatones no podrán:

- *Invaldir la zona destinada al tránsito de vehículos...u*
- *Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.*
- *Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.*

6. El párrafo segundo del mismo artículo 58, violado por la víctima, prevé la consecuencia para el peatón infractor, esto es la imposición de una multa y asumir las consecuencias de carácter civil, penal y de policía a que haya lugar. En este caso corresponde a la víctima o a los demandantes, asumir las consecuencias de la conducta imprudente del señor Edwin, por cuanto con un actuar diligente y cuidadoso por parte su parte, hubiese evitado acabar con su propia vida. La víctima, priorizó los daños del vehículo o cualquier otra circunstancia producto del percance, frente a su propia vida. En otras palabras la víctima creó un riesgo innecesario al aventurarse a interponerse entre los dos vehículos siniestrados y este riesgo se realizó, lo que lleva a concluir que debe asumir las consecuencias de sus propios actos.

7. Teniendo en cuenta que la colisión inicial tuvo lugar a consecuencia la presencia de *humedad y aceites* en la vía, le correspondía entonces, al peatón Edwin Hernandez Baquero, hijo, hermano y tío de los demandantes, actuar conforme las circunstancias del momento se lo aconsejaban, esto es evitar crear un riesgo innecesario o abstenerse de *actuar de manera que pusiera en peligro su integridad física*. En otras palabras, el señor Hernandez debió permanecer resguardado de la posibilidad de un segundo choque, máxime si, en el minuto siguiente a la colisión, ninguno de los conductores de los vehículos involucrados atendió su obligación de señalar el obstáculo que los vehículos representaban para los otros vehículos que transitaban detrás de ellos. Al respecto, no se le dio cumplimiento a lo estipulado el artículo 30 del CNT. Entonces, si la propia víctima fue quien, voluntariamente se puso en riesgo o creó un riesgo innecesario, es a esta persona quien corresponde asumir las consecuencias de sus actos. Este sentido se pronunció el CONSEJO DE ESTADO - SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO CP. JAIME ENRIQUE RODRÍGUEZ NAVAS, en sentencia del 1 de octubre de 2018, dentro de la Reparación Directa - Radicación 44001-23-31-000-2011-00099-01(46328), así: ...” [Se aprecia así que el hecho de la víctima se centra exclusivamente en el potencial causal de la conducta de la víctima con respecto al daño que sufrió, mientras que la culpa



*exclusiva de la víctima se enfoca en el incumplimiento de un deber jurídico por parte de la víctima, que incrementó el riesgo de que sufriera el daño que finalmente se materializó... ... El hecho de la víctima se presenta así cuando el daño fue ocasionado por la propia víctima, por lo que ésta tiene el deber de soportarlo; mientras que la culpa de la víctima se presenta cuando la víctima incumplió un deber jurídico, lo que aumentó el riesgo jurídicamente relevante de sufrir el daño, por lo que se le atribuye el deber jurídico de soportarlo. En este orden de ideas, cuando se presenta culpa de la víctima, el daño será atribuible a esta, mientras que cuando se presente un hecho de la víctima, el daño será ocasionado por esta]”....*

8. Ahora bien, la responsabilidad por los regueros de combustible recae en los integrantes de la cadena de solidaridad, esto es el remitente y/o propietario de la mercancía, del destinatario de la carga, de la empresa de transporte de mercancías, del conductor del vehículo, del propietario o tenedor del vehículo que se destine al transporte de mercancías peligrosas, como lo es el ACPM, todos estos ajenos a Coviandes SA. En el caso concreto de los regueros de hidrocarburos y sus derivados la responsabilidad está claramente definida por los Decretos 321 de 1999 y 1609 de 2002, normas que reglamentan el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera y que establece que la obligación de reparar los daños ocasionados por los derrames de sustancias peligrosas recae en los integrantes de la cadena de solidaridad, la cual incluye la responsabilidad como ya lo manifestamos, al remitente y/o propietario de la mercancía, el destinatario de la carga, la empresa de transporte utilizada, al conductor del vehículo, al propietario o tenedor del vehículo que se destine al transporte de mercancías peligrosas. Así las cosas, son los integrantes de la cadena de solidaridad los obligados a reparar los daños provenientes de los regueros.
9. Además, tampoco se tiene certeza de que haya sido un camión cisterna o un integrante de la cadena de solidaridad, quien dejó, precedentemente el reguero de la sustancia que, en los informes de campo, identifican como ACPM. Pudo haber sido un vehículo con motor a ACPM, el que, por cualquier circunstancia haya dejado el reguero en la vía. En todo caso, en uno u otro evento, el vehículo que dejó el reguero en la carretera es ajeno los hechos, acciones u omisiones de la Concesionaria Vial.
10. Además, nadie está obligado a lo imposible, por lo que el operador vial no está obligado a hacer presencia inmediata, concomitante con el momento de aparecer el obstáculo en la vía (reguero), sino que dispone de un tiempo razonable para que una vez enterado de la existencia del obstáculo, se desplace desde el lugar donde habitualmente permanece o desde donde se encuentre la camioneta

de inspección hasta el lugar del accidente para iniciar la atención del evento.

11. El reguero que, según la documentación soporte causó los accidentes, necesariamente debió haber sido provocado por el vehículo que precedía al automóvil de placas BMF 993, en el que se desplazaba la víctima. Este requisito es absolutamente necesario porque de haber existido el tránsito de otros vehículos entre el causante del derrame y el vehículo accidentado, esos otros vehículos habrían sufrido la misma suerte que aparentemente corrió el automotor accidentado. De haber transcurrido un largo tiempo entre el paso del vehículo que regaba el combustible y el paso del vehículo accidentado, el aceite se habría secado, habría llegado a la cuneta de la carretera u otro vehículo precedente, habría sufrido el accidente.
12. Esta inmediatez, que se traduce en escasos minutos, entre el momento en el que un vehículo regó combustible y el momento de la primera colisión, entre los vehículos Automóvil de placas BMF 993 y camión de placas WPU 555, no le permitieron al operador vial ni siquiera enterarse de la existencia del obstáculo (reguero), menos aún le permitió activar el correspondiente protocolo de señalización y limpieza, pues la Concesionaria se enteró del derrame, al momento de conocer la existencia del segundo accidente, es decir cuando el hecho ya había sucedido. Nótese que los conductores de los vehículos involucrados en el accidente dan cuenta que, tan solo un minuto después de ocurrida la primera colisión sobrevino el segundo y fatal accidente. En la declaración de Jhon Fredy Bermúdez, conductor del automóvil en el que se desplazaba la víctima, relató que había transcurrido, un minuto, desde el momento de la colisión inicial cuando sucedió el segundo evento.

El día de hoy 25/02/2019, bueno nosotros veníamos Bogotá Ciénega a sacar una moto de los patios que la inmovilizaron el día sábado, la moto era de mi amigo EDWIN BAQUERO, bajábamos en el automóvil con otro amigo, cuando nos detuvimos por que se paró el tráfico, cuando sentimos un golpe en la parte trasera del carro, nos bajamos los tres a verificar y fue un camión el que nos golpeó o impacto, de forma leve el daño no era mucho, estábamos hablando con el conductor del camión, por un lapso de un minuto los tres estábamos en la parte trasera del carro el camión quedo como a un metro del carro, mi amigo Edwin estaba más cerca al carro que nosotros, mi otro amigo maicol alejo estaba al lado mío un poco más retirado del carro, en ese momento sentimos un fuerte golpe en un principio no sabíamos que pasaba hasta que se vino el camión encima de nosotros nos tiramos a esquivarlo, pero mi amigo Edwin no tuvo tiempo de reaccionar porque él estaba de espaldas a nosotros mirando el golpe del carro eso fue lo que alcance a percibir antes del golpe, yo me tire hacia la berma al costado derecho junto con mi otro amigo maicol alejo y el señor conductor del camión, después de eso me levante y mi amigo Edwin Baquero estaba debajo del camión por el lado derecho de la cabina junto a la llanta.

Lo propio dice el señor James Javier Jaramillo Otoya, conductor del vehículo de placas WPU 555.

me resbaló, impacto al carro de adelante, al particular, en ese momento aseguro el carro y me bajo a mirar el golpe, entonces se baja el señor del particular con los otros dos compañeros de él que venían en ese carro a mirar el golpe a ver qué solución le dábamos, entonces eso nos paramos todos a un lado del vehículo y un muchacho estaba como de espaldas hacia la turba, no llevábamos un minuto porque estábamos analizando el golpe del carro que fue leve para cuadrar cuando ya sentimos que una mula que venía bajando Bogotá Villavicencio se vino encima de la turba, yo alcancé al mirar el tráiler y las llantas venían resbaladas, entonces la mula con la escuina delante, derecha del tráiler, se vino encima de la turba y se vino resbalando.



13. En conclusión, la operadora vial nunca se enteró de la existencia del reguero antes del primer evento, y entre el primer evento y el accidente fatal, solo transcurrió un minuto, tiempo insuficiente para haber logrado llegar al lugar de los hechos, máxime, si ni siquiera los conductores de los vehículos involucrados, dieron aviso oportuno.
14. Concluyendo entonces, tenemos que, cada conductor, pasajero o vehículo que transita por cualquier carretera colombiana asume todos y cada uno de los riesgos propios del tránsito. Ahora, las autoridades de tránsito y los operadores de esas carreteras (concesionarios viales), deben efectuar el mantenimiento de las vías y garantizar las condiciones de movilidad y seguridad, minimizando los riesgos propios del tránsito. No obstante minimizar no significa erradicar y en consecuencia esa obligación de garantizar las condiciones de movilidad vial tiene límites dentro de los cuales se enmarca la responsabilidad de la Concesionaria.
15. Uno de los límites en la garantía de las condiciones de movilidad del tránsito es el tiempo transcurrido entre el momento de producirse el siniestro y el momento en que la Concesionaria tiene conocimiento del mismo y adicionalmente, el tiempo en que razonablemente se emplee para llegar al sitio del mismo. Si bien la Concesionaria debe garantizar la movilidad y atender prontamente los diferentes eventos que puedan presentarse en la vía una vez tenga conocimiento de los mismos, de manera alguna está obligada a intervenir concomitantemente con cada evento. En este sentido se pronunció el Juzgado Segundo Civil Municipal de Bogotá – Piloto – de Oralidad al dictar sentencia dentro del proceso Declarativo de Responsabilidad Civil Extracontractual de Distribuidora San Fernando SAS y Luis Alfredo Caviedes vs Transportes Novotech SAS y Coviandes SA. En dicha sentencia el Despacho aclaró que la concesionaria de carreteras no está obligada a adelantarse a los hechos sino a reaccionar en tiempo breve, después de ocurrido el siniestro. Aportamos audio de la audiencia de sentencia, especialmente (Especialmente minuto 17 + 40 segundos al minuto 20 más 30 segundos).
16. Precisamente el Honorable Consejo de Estado se ha pronunciado sobre los eventos en los que, como en el presente la obligación se torna imposible de cumplir por circunstancias particulares de cada caso. El Honorable Consejo de Estado – Sección Tercera – Subsección B - Consejera ponente: RUTH STELLA CORREA PALACIO - Radicación 17001-23-31-000-1996-7003-01(20374), en sentencia del 27 de abril de 2011, cuyo Actor: fue LUIS EVELIO OSPINA FRANCO Y OTROS dijo en relación con la obligación imposible.



...”En relación con la responsabilidad del Estado por omisión, ha considerado la Sala que para la prosperidad de la demanda es necesario que se encuentren acreditados los siguientes requisitos: a) la existencia de una obligación legal o reglamentaria a cargo de la entidad demandada de realizar la acción con la cual se habrían evitado los perjuicios; b) la omisión de poner en funcionamiento los recursos de que se dispone para el adecuado cumplimiento del deber legal, atendidas las circunstancias particulares del caso; c) un daño antijurídico, y d) la relación causal entre la omisión y el daño”... y más adelante agregó ...” No obstante, cabe señalar que la Sala ha considerado que a pesar de que es deber del Estado brindar protección a todas las personas residentes en el país, no le son imputables todos los daños a la vida o a los bienes de las personas causados por terceros, porque las obligaciones del Estado son relativas, en tanto limitadas por las capacidades que en cada caso concreto se establezcan, dado que “nadie está obligado a lo imposible. Aunque, se destaca que esta misma Corporación en providencias posteriores ha aclarado que la relatividad de las obligaciones del Estado no excusa su incumplimiento, sino que debe indagarse en cada caso si en efecto fue imposible cumplir aquéllas que en relación con el caso concreto le correspondían.” (Destacado fuera de texto)

#### **A las pretensiones:**

Me opongo a todas y cada una de ellas por ser carentes de derecho. No es cierto, como lo pretende hacer ver la actora, que el siniestro haya sido ocasionado por un hecho, acción u omisión de Coviandes. La causa eficiente del primer accidente se encuentra en la presencia de humedad y aceite en la vía, obstáculo (aceite), que la operadora no tuvo oportunidad de atender porque se enteró de su existencia cuando llegó tuvo conocimiento de la existencia consumada del segundo y fatal accidente para el señor Edwin Hernandez Baquero. El segundo accidente sucedido un minuto después del primero, no solo [no] dio oportunidad a Coviandes de atender el evento, sino que el atropellamiento, que fue ejecutado por terceros respecto de Coviandes, tuvo causa eficiente en la conducta imprudente de la propia víctima.

#### **A los hechos:**

**A los Hecho uno y dos:** Es cierto. Pero debe aclararse que el atropellamiento del señor Hernández Baquero y su posterior deceso, fueron posibles como consecuencia de la conducta imprudente de la propia víctima.

**A los hechos Tres y cuatro (al parecer estos dos hechos conforman uno solo):** No es cierto en la forma plantada. Lo negamos. Si bien al momento del primer evento, esto es la colisión de latas entre los vehículos de placas WPU 555 y BMF 993, el señor Hernandez, transitaba como pasajero, al momento de la colisión provocada por el vehículo tractocamión de placas SOJ 957 (segunda colisión), el señor Edwin Hernandez era



peatón y se encontraba parado detrás del vehículo en el que minutos antes se transportaba, de espaldas al vehículo camión de placas WPU 555. Esto es, de espaldas al peligro que ofrecía el camión detenido en la vía y a menos de un metro de distancia de este vehículo.

**Al Hecho cinco:** Es cierto. Y todos ellos, los ocupantes del automóvil en el que se desplazaba el señor Hernandez y el conductor del camión, omitieron señalar el obstáculo que representaban los vehículos detenidos en la vía y en su lugar se dedicaron a inspeccionar los daños causados por la colisión exponiéndose irresponsablemente entre los dos vehículos. Aun así, quien mayor negligencia presentó fue la propia víctima, quien se situó de espaldas al peligro que representaban los vehículos detenidos en el carril de bajada hacia la ciudad de Villavicencio. Conducta que llevó a ser atropellado y que posteriormente ocasionó su deceso.

**Al Hechos seis y siete:** Es cierto. Con la salvedad de que fue la víctima la que se expuso imprudentemente a un riesgo innecesario frente al peligro que ofrecían los vehículos estacionados en el carril de descenso a la ciudad de Villavicencio. De igual forma, aclaramos que la Operadora, vista la inmediatez entre el reguero y los accidentes, no tuvo oportunidad de atender la limpieza del mismo, habida cuenta de que se enteró de la existencia del obstáculo raíz del segundo accidente. Igualmente es necesario aclarar, como ya lo hicimos, que Coviandes no es responsable por los regueros de combustible o demás sustancias peligrosas que usuarios de la vía dejen en la carretera.

**Al Hecho Ocho:** Es cierto. Con la salvedad tantas veces explicada, que fue la propia víctima la que se expuso innecesariamente a un riesgo derivado del peligro que representaban los vehículos estacionados en la vía.

**Al Hecho Nueve:** Es cierto. Aclaramos que la Operadora, vista la inmediatez entre el reguero y los accidentes, no tuvo oportunidad de atender la limpieza del mismo, habida cuenta de que se enteró de la existencia del obstáculo cuando ya se había consumado el segundo accidente. Igualmente es necesario aclarar, como ya lo hicimos, que Coviandes no es responsable por los regueros de combustible o demás sustancias peligrosas que usuarios de la vía dejen en la carretera.

**Al Hecho diez:** Es cierto. Debemos hacer énfasis en que la pendiente se encuentra en el mismo sentido que transitaban los vehículos involucrados en los accidentes, asunto que no tuvieron en cuenta los ocupantes del automóvil y el conductor del camión, pues se expusieron imprudentemente entre los dos vehículos, cuando lo que debían hacer era señalar el obstáculo que representaba los vehículos estacionados en el carril de descenso. El más imprudente de todos, fue la propia víctima, quien además de la arriesgada e innecesaria exposición, lo hizo de espaldas al peligro que representaba el camión, situado a menos de un metro de distancia de su humanidad.

**Al hecho once:** El actor debe probar su afirmación.



**Al hecho doce:** Es cierto. En estos documentos se guardó silencio respecto de la ubicación de la víctima para el momento del segundo accidente y de su imprudencia. El peatón debió haberse calificado con las hipótesis: 404: Transitar por la calzada y 407: Pararse sobre la vía.

**Al hecho trece:** Es cierto.

**Al hecho catorce:** No nos costa la vida privada del señor Edwin Hernandez. El actor debe probarlo. En cuanto a la dependencia económica señalada, debe probarse conforme a la jurisprudencia y las normas del Código Civil. Esto es que los demandantes carecían de medios económicos para procurarse sus propios alimentos y la de los menores que de ellos dependen. El Consejo de Estado - Sección Tercera - Consejero Ponente: Danilo Rojas Betancourth – en Sentencia de unificación de jurisprudencia del 6 abril de 2018 Expediente: 46005 - Radicación: 05001 2331 000 2001 03068 01 unifica su jurisprudencia para señalar (i) que los hijos contribuyen económicamente con el sostenimiento del hogar paterno o materno, porque materialmente están en condiciones de hacerlo, es decir, porque ejercen una actividad productiva que les reporta algún ingreso, y (ii) que los padres son beneficiarios de la obligación alimentaria porque no tienen los medios para procurarse su propia subsistencia, bien porque están desempleados, enfermos o sufren de alguna discapacidad, no puede presumirse que la muerte de una persona genera una pérdida de ingresos cierta a favor de sus padres y hermanos.

**Al hecho quince:** El actor debe probarlo.

**Al hecho dieciséis:** No es cierto. Lo negamos. La causa eficiente del fallecimiento del señor Edwin fue la conducta imprudente de la propia víctima, al exponerse innecesariamente a los riesgos derivados del peligro que representaban situarse en medio de los vehículos parados en el descenso a la ciudad de Villavicencio, luego de la colisión inicial.

**Al hecho diecisiete:** No es un hecho. Pero es cierta la afirmación del actor.

**Al hecho dieciocho:** No es un hecho. Lo negamos. Además, como lo hemos venido afirmando, la causa eficiente del accidente tuvo lugar en la conducta del señor Edwin Hernandez, razón por la cual la parte actora no tiene derecho a ser indemnizada.

**Al hecho diecinueve:** No es un hecho, es un requisito para demandar en nombre de los demandantes.

**Al Hecho Veinte:** No es cierto. Lo negamos. La causa eficiente del fallecimiento del señor Edwin, tiene causa en la conducta imprudente de la propia víctima al exponerse innecesariamente a los riesgos derivados del peligro que representaban situarse en medio de los vehículos parados en el carril de descenso a la ciudad de Villavicencio, luego de la colisión inicial. De igual manera, la Concesionaria no tuvo oportunidad de realizar la limpieza de la vía porque se enteró del reguero cuando fue informada del segundo accidente y no antes. De otra parte, los regueros dejados por los



usuarios de la vía, no son responsabilidad de la operadora vial. Es la cadena de solidaridad la que debe responder por los daños ocasionados a terceros a raíz el derrame de sustancias peligrosas deslizantes. Además, es importante destacar que Coviandes no tiene relación alguna, ni con el vehículo de placas WPU 555, ni con el vehículo de placas SOJ 957. Los hechos, errores y omisiones imputables a la conducción de estos vehículos, es exclusivamente imputable a sus guardianes jurídicos y materiales.

### EXCEPCIONES DE FONDO:

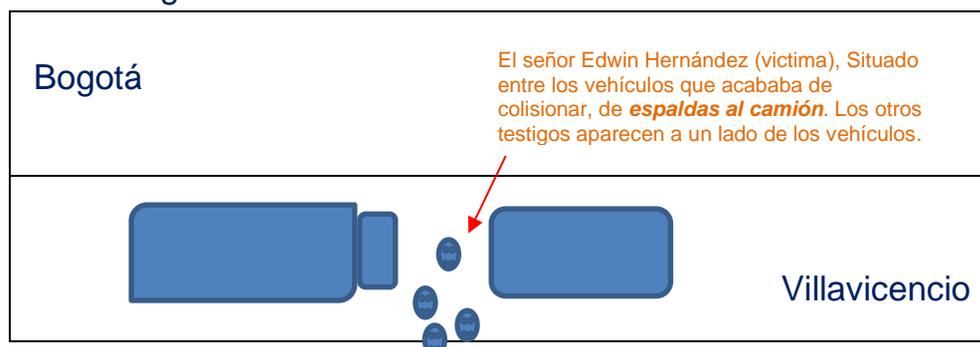
#### **Primero: AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD DE COVIANDES POR CULPA DE LA VICTIMA.**

Según la jurisprudencia, la diferencia entre hecho de la víctima y culpa de la víctima, es que el hecho implica que la víctima ocasionó el daño mientras que, *en la culpa de la víctima, implica que esta se expuso innecesariamente a un riesgo, que se realizó*. En ambos casos, la víctima debe asumir las consecuencias de su conducta. En el presente caso, **se evidencia la culpa de la víctima** en tanto que el señor Edwin Hernández Baquero (víctima), creó un riesgo innecesario y se expuso a este, al situarse entre los vehículos que acababan de colisionar, de espaldas al peligro que representaba el camión que tenía a no más de un metro de distancia de su humanidad.

Sustento la presente excepción sobre la base de los siguientes argumentos:

1. La jurisprudencia ha establecido que” *El hecho de la víctima se presenta así cuando el daño fue ocasionado por la propia víctima, por lo que ésta tiene el deber de soportarlo; mientras que la culpa de la víctima se presenta cuando la víctima incumplió un deber jurídico, lo que aumentó el riesgo jurídicamente relevante de sufrir el daño, por lo que se le atribuye el deber jurídico de soportarlo. En este orden de ideas, cuando se presenta culpa de la víctima, el daño será atribuible a esta, mientras que cuando se presente un hecho de la víctima, el daño será ocasionado por esta*”.
2. Los hechos que desembocaron en la fatalidad del señor Hernández sucedieron, en la siguiente secuencia:
  - 2.1. Hubo una primera leve colisión entre los vehículos de placas WPU 555 conducido por el señor James Javier Jaramillo Ortega y el vehículo de placas BMF 993, en el cual se desplazaba el señor Edwin Hernández (víctima), conducido por el señor John Fredy Bermúdez Guzmán. Una vez sucede esta primera “leve” colisión, los ocupantes de los vehículos involucrados descienden de ellos y se sitúan en medio de los automotores para verificar los daños

causados, pero quien se expone innecesariamente es el señor Edwin Hernández. Según los testimonios de los conductores y testigos presenciales del segundo y fatal accidente, la representación gráfica de la ubicación de Edwin, los conductores de los vehículos y el segundo pasajero del automóvil involucrado en el hecho es la siguiente.



- 2.2. El Informe ejecutivo – FPJ-3- (ver fotografía parcial del documento abajo), levantado por el Laboratorio Móvil de Criminalística – Vía al Llano Omega 11, da cuenta de la ubicación de las personas que descendieron de los vehículos, luego del impacto inicial. Dice textualmente el informe que *“los tripulantes del automóvil se encuentran en la parte posterior del automóvil y anterior del camión conversando acerca del daño, justo en esos momentos cuando estas personas estaban conversando, un vehículo tractocamión golpea la parte posterior del camión que se encuentra detenido proyectando hacía el automóvil pero en medio de estos se encontraba un señor que resulta lesionado y que respondía al nombre de Edwin Hernandez Baquero, el cual es golpeado por el camión”...*

Lo afirmado en el anterior informe ejecutivo, es corroborado por las declaraciones de los conductores de los vehículos involucrados y quienes fueron testigos presenciales de los hechos, porque se encontraban ubicados a centímetros del señor Hernández Baquero, quien, a consecuencia de su conducta irresponsable, se convirtió en víctima. Al respecto el testigo James Javier Jaramillo, conductor del camión (turbo) de placas WPU 555, relata en entrevista practicada el mismo 25 de febrero de 2.019, dentro de la noticia criminal 251786101264201980005, practicada por la Policía Judicial que el día de los hechos se desplazaba en su camión rumbo a Yopal – Casanare, que en un momento dado quiso frenar sin lograrlo, que golpeó levente el vehículo que transitaba delante de él, que después del golpe los ocupantes del automóvil que acababa de golpear y el mismo se situaron entre los dos vehículos y que, *no había transcurrido ni un minuto*, cuando se produjo el segundo accidente. Narra que el tractocamión que golpeó la turbo, esto es el camión que el conducía, hizo que, a su vez, este



vehículo golpeará “al muchacho que estaba de espaldas”. Aunque no dice su nombre se refiere al señor Edwin. Dice que sacaron al “muchacho que estaba debajo de la turbo” y, finalmente, que la ambulancia se demoró 8 minutos en llegar. (Ver texto del documento que contiene la declaración o entrevista abajo)

Por su parte el señor Jhon Fredy Bermúdez Guzman, conductor del vehículo automóvil de placas BMF 993, en el que minutos antes se desplazaba el señor Edwin Hernandez Baquero, dice que el día de los hechos se desplazaba hacia la ciudad de Caqueza, junto con Edwin Hernandez Baquero y otra persona, con el fin de “sacar de los patios” una motocicleta que le habían inmovilizado días antes a la víctima. Narra el episodio del golpe que el camión (turbo), le hizo a su carro y que, tanto el cómo los dos pasajeros que llevaba, entre ellos Edwin, y el conductor del camión se situaron detrás de su vehículo, **que entre los dos vehículos existía un metro de distancia**, que un minuto después de estar conversando sucedió el segundo accidente y que su amigo Edwin estaba más cerca del carro, de espaldas a los demás, mirando el golpe que había sufrido el vehículo del que descendió y que por esta razón, no tuvo tiempo de reaccionar. También dice que la ambulancia demoró 8 minutos en llegar.

No. Expediente CAD	2 5 1 7 8 6 1 0 1 2 6 4 2 0 1 9 8 0 0 5	Nº CASO
Dpto.	Mpio	Ent
U. Receptora	Año	Consecutivo

**INFORME EJECUTIVO –FPJ-3-**  
Este formato será diligenciado por servidores en ejercicio de funciones de Policía Judicial para reportar actos urgentes y otros actos posteriores de investigación relevantes

Departamento	Cundinamarca	Municipio	CAQUEZA	Fecha	25/02/2019	Hóra:	1 9 0 0
--------------	--------------	-----------	---------	-------	------------	-------	---------

**1. DESTINO DEL INFORME**  
FISCALÍA SECCIONAL 01 CAQUEZA CUNDINAMARCA

**2. INFORMACIÓN DEL REPORTE DE INICIACIÓN**  
Fecha D 2 5 M 0 2 A 2 0 1 9 Hora 0 7 0 0 Servidor contactado FISCALÍA SECCIONAL CAQUEZA

Ministerio Público enterado  NO

**3. DELITO**  
**1. HOMICIDIO CULPOSO “ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN VÍA PÚBLICA”**

**1. LUGAR DE LOS HECHOS**  
Dirección VÍA BOGOTÁ – VILLAVICENCIO KM 15+820 / 4°26'30.0"N 74°00'55.9"W

Barrio \_\_\_\_\_ Zona RURAL  
Localidad CHIPAQUE CUNDINAMARCA Vereda MUNAR  
Características Vía Pública – Una calzada, dos carriles, tiempo seco al momento de la diligencia y hechos

**5. NARRACIÓN DE LOS HECHOS (En forma cronológica y concreta)**  
Fecha de los hechos 25 DE FEBRERO DE 2019 Hora: 06:55

Siendo las 07:00 horas el señor Intendente NESTOR JAVIER IBAÑEZ informa sobre la ocurrencia de un accidente de tránsito a la altura del km 15+820 aproximadamente de la vía Bogotá – Villavicencio el cual se presentó a las 06:55 horas aproximadamente, jurisdicción del municipio de Chipaque Cundinamarca, vereda manar. Inicio alistamiento y desplazamiento al sitio desde el municipio de Caqueza Cundinamarca, donde me encontraba, llegando al mismo a las 07:10 horas aproximadamente donde verifico y confirmo el hecho, evidenciando en el sitio que la ambulancia de la concesión COVIANDES de placas IXX257, de la empresa SIMMEDICA, se retiran del sitio trasladando a una persona lesionada por el accidente de tránsito, en el sitio de los hechos se encuentra personal de la inspectoría vial, verificando y realizando las labores de vecindario observo, un vehículo tracto camión de color azul de placas SOJ957, que se encuentra atravesado invadiendo los dos carriles de circulación, delante de este sobre la misma calzada esta un camión de color blanco de placas WPU535, cuya posición final está atravesado sobre el eje de circulación de la calzada, la cabina se encuentra sobre la cuenta para el manejo de aguas lluvias en sentido Bogotá – Villavicencio y la parte posterior ocupa los dos carriles de circulación, analizado el sitio del accidente y con versiones del personal de la inspectoría vial y los conductores de los rodantes involucrados, se establece que un vehículo tipo automóvil de placas BMF993, que se encuentra delante de los dos rodantes antes mencionados presenta deformación en la parte posterior **impacto que se originó momentos antes cuando el camión lo impacto levemente en la parte trasera**, cuando transitaba en sentido vial Bogotá – Villavicencio, ya que el vehículo se detiene por la congestión vehicular que se presenta en el momento, haciendo que los conductores descendieran del automóvil y el conductor del camión para evaluar los daños, **los tripulantes del automóvil se encuentran en la parte posterior del automóvil y anterior del camión conversando acerca del daño ocasionado, justo en esos momentos cuando estas personas están conversando, un vehículo tracto camión golpea en la parte posterior del camión que se encuentra detenido proyectándolo hacia el automóvil pero en medio de estos se encuentra un señor que resulta lesionado y quien respondía al nombre de EDWIN HERNÁNDEZ BAQUERO**, el cual es golpeado por el camión y arrastrado desde la parte izquierda anterior al costado derecho anterior del mismo camión quedando este debajo de la llanta anterior derecha donde fue auxiliado por las personas que se encontraba en el sitio.

## Declaración de James Javier Jaramillo, conductor del camión Turbo (Placa WPU555)

Cargué el viernes en Villagarzon Putumayo una canasta de herramienta petrolera para la ciudad de Yopal Casanare, descanso el sábado y viajo domingo, llegue hasta el peaje Boquerón, ahí me quedé y como a las seis de la mañana, arranque, normal, venia bajando, pasamos Chipaque, veníamos en una caravana larga de vehículos transitando entre 20 y 25 kilómetros por hora, yo iba de últimas, iban unas tracto mulas adelante bajando despacio, se detuvo la caravana procedí a pisar el freno, frené y el vehículo se me fue resbalado, se

Versión: 02

me resbaló, impacto al carro de adelante, al particular, en ese momento aseguro el carro y me bajo a mirar el golpe, entonces se baja el señor del particular con los otros dos compañeros de él que venían en ese carro a mirar el golpe a ver qué solución le dábamos, entonces eso nos paramos todos a un lado del vehículo y un muchacho estaba como de espaldas hacia la turbo no llevábamos un minuto porque estábamos analizando el golpe del carro que fue leve para cuadrar cuando ya sentimos que una mula que venía bajando Bogotá Villavicencio se vino encima de la turbo, yo alcancé al mirar el tráiler y las llantas venían resbaladas, entonces la mula con la esquina delantera derecha del cabezote impacto la parte de atrás izquierda de la turbo empujándola hacia adelante, esto hizo que con la turbo golpeará al muchacho que estaba de espaldas lo tumbó al suelo, él trató de pararse pero no pudo, nosotros corrimos hacia la berna y de ahí observamos como

## Declaración del señor Jhon Fredy Bermúdez Guzman, conductor del automóvil de placas BMF 993, del que descendió el señor Edwin Hernandez Baquero, instantes antes del accidente que le costó su vida.

El día de hoy 25/02/2019, bueno nosotros veníamos Bogotá Cáqueza a sacar una moto de los patios que la inmovilizaron el día sábado, la moto era de mi amigo EDWIN BAQUERO, bajábamos en el automóvil con otro amigo, cuando nos detuvimos por que se paró el tráfico, cuando sentimos un golpe en la parte trasera del carro, nos bajamos los tres a verificar y fue un camión el que nos golpeó o impacto, de forma leve el daño no era mucho, estábamos hablando con el conductor del camión, por un lapso de un minuto los tres estábamos en la parte trasera del carro el camión quedo como a un metro del carro, mi amigo Edwin estaba más cerca al carro que nosotros, mi otro amigo maicol alejo estaba al lado mío un poco más retirado del carro, en ese momento sentimos un fuerte golpe en un principio no sabíamos que pasaba hasta que se vino el camión encima de nosotros nos tiramos a esquivarlo, pero mi amigo Edwin no tuvo tiempo de reaccionar porque él estaba de espaldas a nosotros mirando el golpe del carro eso fue lo que alcance a percibir antes del golpe, yo me tire hacia la berna al costado derecho junto con mi otro amigo maicol alejo y el señor conductor del camión, después de eso me levante y mi amigo Edwin Baquero estaba debajo del camión por el lado derecho de la cabina junto a la llanta, yo me fui a ayudarlo me metí debajo del carro y lo jalamos junto con los otros, mi amigo Edwin se estaba moviendo pero no decía nada, de ahí le decía que se calmara por que intentaba moverse como a levantarse yo le decía que ya venía la ambulancia para atenderlo que todo saldría bien, ya como a los 8 minutos creo llego la ambulancia no se demoró se bajaron los de la ambulancia y lo atendieron para auxiliario después de eso lo llevaron al hospital de Cáqueza, nosotros no quedamos ahí, el conductor del camión...

3. No es necesario ahondar más para establecer que fue la conducta de la propia víctima, la que creó un riesgo innecesario, el cual se realizó y en consecuencia le corresponde asumir también las consecuencias. Es importante destacar que si la conducta del señor Edwin hubiese sido la misma que asumieron las personas con quien se encontraba esto es revisar el golpe resguardado del peligro y los riesgos que implicaba establecerse entre los dos vehículos, el resultado respecto de la colisión entre los vehículos hubiese sido el mismo, pero el resultado respecto de su integridad física hubiese sido diferente, como lo fue para las otras personas que, observaban con la debida seguridad, los daños ocasionados al automóvil. Es importante anotar que ninguno de los dos conductores cumplió con la obligación de señalizar la existencia del peligro representado en los vehículos estacionados en el carril con los dispositivos que se establecen el artículo 30 del CNT, especialmente los del numeral 3°, esto es *“dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello”*



4. Adicionalmente, el señor Edwin se interpuso entonces dentro del carril correspondiente al tránsito de vehículos, ente el camión y el automóvil, incurriendo así en desatención de los artículos 57 y 58 del CNT: El artículo 57 obliga a los peatones a circular *“por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos”*, asunto que omitió la víctima. Tampoco se cercioró el señor Hernandez de que al ingresar al carril por donde se desplazan los vehículos no existiera peligro para hacerlo como lo ordena el mismo artículo 57. Por su parte, como peatón que era en ese momento, también violentó el artículo 58 del CNT, al *Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos y colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido, así como actuar de manera que puso en peligro su integridad física.*
  
5. El párrafo segundo del mismo artículo 58 violado por la víctima, prevé la consecuencia para el peatón infractor, esto es la imposición de una multa y asumir las consecuencias de carácter civil, penal y de policía a que haya lugar. En este caso corresponde a la víctima o a los demandantes, asumir las consecuencias de la conducta imprudente del señor Edwin, por cuanto con un actuar diligente y cuidadoso por parte su parte, hubiese evitado acabar con su propia vida. La víctima, priorizó los daños del vehículo o cualquier otra circunstancia producto del percance, frente a su propia vida. En otras palabras, la víctima creó un riesgo innecesario al aventurarse a interponerse entre los dos vehículos siniestrados y este riesgo se realizó, lo que lleva a concluir que debe asumir las consecuencias de sus propios actos. En este sentido se pronunció el CONSEJO DE ESTADO - SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO CP. JAIME ENRIQUE RODRÍGUEZ NAVAS, en sentencia del 1 de octubre de 2018, dentro de la Reparación Directa - Radicación 44001-23-31-000-2011-00099-01(46328), así: *...” [Se aprecia así que el hecho de la víctima se centra exclusivamente en el potencial causal de la conducta de la víctima con respecto al daño que sufrió, mientras que la culpa exclusiva de la víctima se enfoca en el incumplimiento de un deber jurídico por parte de la víctima, que incrementó el riesgo de que sufriera el daño que finalmente se materializó... ... El hecho de la víctima se presenta así cuando el daño fue ocasionado por la propia víctima, por lo que ésta tiene el deber de soportarlo; mientras que la culpa de la víctima se presenta cuando la víctima incumplió un deber jurídico, lo que aumentó el riesgo jurídicamente relevante de sufrir el daño, por lo que se le atribuye el deber jurídico de soportarlo. En este orden de ideas, cuando se presenta culpa de la víctima, el daño será atribuible a esta, mientras que cuando se presente un hecho de la víctima, el daño será ocasionado por esta]”....*



6. Cuando el actor vial (conductor, pasajero o peatón), sea la propia víctima o cuando un tercero, decide mutuo propio, asumir o crear riesgos innecesarios o aumentar los existentes, su conducta no compromete a nadie más que a el mismo, debido a que, en Colombia cada conductor, pasajero o peatón que transita por cualquier camino, carretable, carretera, etc, asume todos y cada uno de los riesgos propios de su tránsito. En este sentido se pronunció la El Honorable Tribunal Administrativo de Boyacá, en sentencia del 19 de enero de 2019 – MP. José Asencio Fernández - Radicado: 15001333300920160002601, dentro de la Reparación Directa de Claudia Roció Pulido Moreno vs Municipio de Tunja. Dijo el Tribunal:

En ese sentido, si bien puede evidenciarse una presunta falla del servicio imputable a la Administración Municipal por desatender sus obligaciones frente al mantenimiento y readecuación del acceso occidental del puente que incide en la interconexión con la avenida oriental, lo cierto es que ello resulta irrelevante en el juicio de responsabilidad, pues la omisión de acceso al puente no fue la causa adecuada o determinante del daño padecido por los demandantes debido a que, como quedó analizado el actuar imprudente del peatón al pasar por una zona no permitida por peatones, fue lo que condujo la producción del daño.

7. El Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 14 de julio de 2016 – radicado 230012331000200300602-01, dijo respecto de la culpa de la víctima:

Bajo esta perspectiva, para la Sala es claro que en este caso la víctima directa no podía asumir frente a sus cargas sociales un comportamiento negligente e imprudente y después pretender trasladar su propia culpa a las entidades demandadas, máxime si se tiene en cuenta que, si hubiera observado prudencia en la

Por las razones expuestas solicito al Despacho que desestime las pretensiones de la demanda y en su lugar se le de prosperidad a la presente excepción.

### **Segundo. HECHO DE UN TERCERO POR TRIPLE PARTIDA y OBLIGACION DE LO IMPOSIBLE.**

Adicionalmente a que la causa eficiente del deceso del señor Edwin Hernandez radica en su propia conducta, las dos colisiones, entendida la primera como el choque entre los vehículos de placas WPU 555 contra el vehículo de placas BMF 993, la cual solo produjo leves daños materiales y la segunda, la provocada por el vehículo de placas SOJ 957 contra el camión (Turbo) de placas WPU 555, y a su vez este, nuevamente contra el



automóvil de placas BMF 993 (colisión en la cual perdió la vida el señor Edwin, tienen causa en hechos acciones y omisiones ajenos a Coviandes.

Sustento la presente excepción sobre la base de los siguientes argumentos:

**2.1. De los regueros de sustancias peligrosas, los tiempos de respuesta de la operadora vial y la obligación de lo imposible.**

2.1.1. Los obstáculos que aparecen en la vía, dentro de los que se encuentran los regueros de combustible y otras sustancias peligrosas, suelen ser dejados en la carretera por vehículos, conductores o sus ocupantes, que consciente o inconscientemente los arrojan a la vía. Se hace reguero consiente cuando el conductor o los ocupantes de un vehículo están enterados de lo que sucede y obvian su deber de limpiar, señalizar y dar aviso. Y lo hacen en forma inconsciente, cuando existe una falla mecánica del vehículo, producto de la cual se hace el reguero, sin que sus ocupantes se enteren. Los vehículos de donde provienen los regueros son conducidos por usuarios de la vía con quien nuestra concesionaria vial no tiene relación alguna, y tampoco con sus vehículos, por lo que son para nosotros un tercero.

2.1.2. No existe obligación de lo imposible. Por esta razón, si bien la operadora vial está obligada a retirar de la vía los obstáculos que aparezcan en ella, no puede pedirse que vigile las 24 horas del día cada tramo de la carretera, entre otras muchas razones porque sería una obligación imposible de cumplir. Imaginemos solamente que a cada vehículo que entra a nuestra carretera (más de 10.000 al día) se le tuviese que asignar un escolta. O que en cada metro de la carretera existiese un vigilante. Así entonces, la operadora vial cuenta con camionetas de inspección que realizar circuitos dentro de la vía, de tal forma que los inspectores viales están constantemente en movimiento vigilando la carretera, salvo cuando estos inspectores deben atender eventos como accidentes, varadas, etc.

2.1.3. La obligación de señalizar y retirar de la vía los obstáculos, por ejemplo, los regueros, nace para la operadora vial desde el momento que tiene conocimiento de la existencia del obstáculo en la vía, *previo descuento del tiempo razonable que se gaste en el recorrido a partir del momento en que se tiene el conocimiento de la existencia del obstáculo (reguero) y el momento en el que se llegue al lugar en el que se encuentra el reguero*. En otras palabras, existen dos lapsos de tiempo en los que el transeúnte debe asumir los peligros y riesgos del camino: El primero, contado entre el momento en que aparece el reguero y el momento en el la operadora vial se entera de su existencia. El segundo, contado desde el momento en el que se tuvo



conocimiento de la existencia del reguero y el momento en el que se llega al sitio donde se encuentra el obstáculo, dentro de un tiempo razonable.

- 2.1.4. Tal como lo expusimos en los numerales 15 y 16 de nuestro acápite de **CONSIDERACIONES Y ACLARACIONES PREVIAS SOBRE LA DEFENSA DEL CONCESIONARIO COVIANDES SAS**, el Juzgado Segundo Civil Municipal de Bogotá – Piloto – de Oralidad al dictar sentencia dentro del proceso Declarativo de Responsabilidad Civil Extracontractual de Distribuidora San Fernando SAS y Luis Alfredo Caviedes vs Transportes Novotech SAS y Coviandes SA. Enfatizó que la concesionaria de carreteras no está obligada a adelantarse a los hechos sino a reaccionar en tiempo breve, después de ocurrido el siniestro. Aportamos audio de la audiencia de sentencia, especialmente (Especialmente minuto 17 + 40 segundos al minuto 20 más 30 segundos). En sentido idéntico, pero utilizando la máxima de que *“nadie está obligado a lo imposible”* el Consejo de Estado Radicación 17001-23-31-000-1996-7003-01(20374), dijo que *...”En relación con la responsabilidad del Estado por omisión, ha considerado la Sala que para la prosperidad de la demanda es necesario que se encuentren acreditados los siguientes requisitos: a) la existencia de una obligación legal o reglamentaria a cargo de la entidad demandada de realizar la acción con la cual se habrían evitado los perjuicios; b) la omisión de poner en funcionamiento los recursos de que se dispone para el adecuado cumplimiento del deber legal, atendidas las circunstancias particulares del caso; c) un daño antijurídico, y d) la relación causal entre la omisión y el daño”...* y más adelante agregó *...” No obstante, cabe señalar que la Sala ha considerado que a pesar de que es deber del Estado brindar protección a todas las personas residentes en el país, no le son imputables todos los daños a la vida o a los bienes de las personas causados por terceros, porque las obligaciones del Estado son relativas, en tanto limitadas por las capacidades que en cada caso concreto se establezcan, dado que “nadie está obligado a lo imposible” ... (Destacado fuera de texto)*

- 2.1.5. La Concesionaria tiene conocimiento de la existencia de un obstáculo por uno o varios canales. Porque un usuario o vecino de la vía informa, porque el inspector vial o cualquier otro funcionario de la operadora detecta el problema y en algunas ocasiones cuando le reportan un accidente de tránsito ocurrido por causa del obstáculo.

- 2.1.6. En el presente caso la Concesionaria no tuvo conocimiento previo a los dos accidentes de tránsito sobre la existencia del reguero, que



según el IPAT y los testigos, se encontraba en el sitio de los accidentes, y que, a propósito de este tema, fue dejado allí, por un vehículo cisterna o por cualquier otro vehículo con el sistema combustible defectuoso, es difícil precisarlo. En todo caso, el reguero, del que se enteró Coviandes cuando fue avisado del accidente que terminó con la vida del señor Hernández, es producto del hecho de un tercero ajeno a los hechos, acciones u omisiones de la operadora vial. Nótese que el segundo accidente ocurre solo un minuto después del primero.

2.1.7. Cadena de solidaridad: Al margen de la evidente culpa de la víctima, es oportuno precisar que la responsabilidad por los regueros de combustible recae en los integrantes de la cadena de solidaridad, esto es el remitente y/o propietario de la mercancía, del destinatario de la carga, de la empresa de transporte de mercancías, del conductor del vehículo, del propietario o tenedor del vehículo que se destine al transporte de mercancías peligrosas, como lo es el ACPM, todos estos ajenos a Coviandes SA. En el caso concreto de los regueros de hidrocarburos y sus derivados la responsabilidad está claramente definida por los Decretos 321 de 1999 y 1609 de 2002, normas que reglamentan el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera y que establece que la obligación de reparar los daños ocasionados por los derrames de sustancias peligrosas recae en los integrantes de la cadena de solidaridad, la cual incluye la responsabilidad como ya lo manifestamos, al remitente y/o propietario de la mercancía, el destinatario de la carga, la empresa de transporte utilizada, al conductor del vehículo, al propietario o tenedor del vehículo que se destine al transporte de mercancías peligrosas. Así las cosas, son los integrantes de la cadena de solidaridad los obligados a reparar los daños provenientes de los regueros.

## **2.2. De los Peligros y riesgos del camino.**

2.2.1. Como lo veníamos explicando, desde el momento en que aparece el obstáculo en la vía hasta el momento en que la operadora vial llega a señalarlo y removerlo, dentro de un tiempo razonable, existe un lapso de tiempo en el que el obstáculo permanece en la vía, sin que haya nacido para la concesionaria la obligación de removerlo. En este lapso de tiempo, los peligros y riesgos del camino son asumidos por los transeúntes, para este caso, conductores, quienes deben estar atentos al camino y a conducir bajo las normas establecidas en el Código Nacional de Transito.

2.2.2. En el presente caso, existió una primera colisión, producto de la desatención del conductor del vehículo de placas WPU 555, consistente en:

2.2.3. Que no se mantuvo la distancia de seguridad que está establecida en el Código Nacional de Transito.

2.2.4. Conducir a una velocidad inadecuada. Para el presente caso, la vía se encontraba húmeda conforme consta en el numeral 7.7. del IPAT, por lo que, la obligación de los conductores que transitan por la vía, especialmente si se va descendiendo con un vehículo de gran tamaño como es el camión de placas WPU 555, era conducir a una velocidad que le permitiera reaccionar con éxito en el momento en que se presentara una falla mecánica o un obstáculo en la vía.



2.2.5. Una vez sucedido el primer accidente, los conductores de los vehículos involucrados (placas WPU 555 y BMF 993), omiten señalar la vía con los elementos que obligatoriamente deben portar conforme al numeral 3 del artículo 30 del CN, esto son *“dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello”* En su lugar le dieron prioridad a establecer los daños materiales que ellos mismos califican como leves, despreciando el inmenso y verdadero peligro que ofrecían estos vehículos estacionados en el carril de descenso a Villavicencio, y los riesgos que de ese peligro se derivaban.

2.2.6. Por su parte, la segunda colisión, y la que provocó el atropellamiento del peatón Edwin Hernández Baquero, se produjo por causas imputables a la conducción del vehículo de placas SOJ 957, porque no se guardó la distancia seguridad que está establecida en el Código Nacional de Transito. Por esta razón, este vehículo o su conductor aparece codificado en el IPAT con la hipótesis 121 – No mantener la distancia de seguridad o, en otras palabras, conducir muy cerca del vehículo que lo precede.

2.2.7. Ninguno de los vehículos involucrados en el accidente, ni sus conductores u ocupantes tiene relación alguna con Coviandes. En conclusión, tanto los vehículos involucrados en los accidentes como sus ocupantes son terceros respecto de nuestra operadora vial por lo



que habiendo contribuido cada uno de ellos en la producción del resultado, se configura entonces el hecho de un tercero respecto de Coviandes y así solicito al Despacho que se reconozca en la sentencia. En cuanto esta causal que exime de responsabilidad a demandado, el Honorable Consejo de Estado dijo que: “(...), en relación con la causal de exoneración consistente en el hecho de un tercero, la jurisprudencia de esta Corporación ha señalado que la misma **se configura siempre y cuando se demuestre que la circunstancia extraña es completamente ajena al servicio y que este último no se encuentra vinculado en manera alguna con la actuación de aquél, de manera que se produce la ruptura del nexo causal**; además, como ocurre tratándose de cualquier causa extraña, se ha sostenido que la misma debe revestir las características de imprevisibilidad e irresistibilidad antes anotadas, más allá de la consideración de acuerdo con la cual ha de tratarse de una conducta ajena a la de la entidad pública demandada. Adicionalmente, no puede perderse de vista que para que el hecho del tercero pueda ser admitido como eximente de responsabilidad no se precisa que sea culposo, sino que constituya la causa exclusiva del daño... ... “Es cierto que el **hecho del tercero, constituye causal exonerativa de responsabilidad estatal, en tanto que ese tercero no dependa de la propia administración y además que el hecho aludido sea causa exclusiva o determinante del daño**” ... (destacado fuera de texto)

2.2.8. Concluyendo entonces, tenemos que no es posible endilgar responsabilidad a Coviandes por sobrevenir una causal de exoneración por el hecho de un tercero, debido a que:

- El reguero fue producido por una persona y/o vehículo ajeno a Coviandes.
- Los conductores involucrados en el accidente y sus vehículos, también son ajenos a Coviandes.
- Era imposible predecir y resistir que se iba a producir en el sitio y hora que sucedió, el reguero.
- Los responsables de los regueros, son quienes hacen parte de la cadena de solidaridad, de la cual no hace parte Coviandes.
- Coviandes se enteró de la existencia del reguero, a raíz del aviso recibido por el segundo accidente, cuando ya se había consumado el atropellamiento de la víctima.



- Entre uno y otro accidente, transcurrió un minuto y los conductores y ocupantes de los vehículos involucrado dieron prioridad a la cuantificación de los leves daños materiales sufridos, en lugar de señalar el obstáculo que representaban los vehículos estacionados en el carril de bajada a Villavicencio, y dar a viso a las autoridades.

Por las razones expuestas, solicito decretar la prosperidad de la presente excepción.

### **PRUEBAS:**

Solicito al señor Juez que decrete, practique y tenga como pruebas, las siguientes:

1. Copia del contrato de concesión número 444 suscrito entre EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS INVIAS y la CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. el doce (12) de agosto de 1994.
2. Copia de Reglamento de Operación.
3. Formulario de Accidentes y/o daños a la vía BQ49721, que da cuenta de la ocurrencia del accidente.
4. Registro fotográfico tomado por Coviandes el día de los hechos del evento BQ 49721.
5. Derecho de petición radicado en Atento Colombia SAS.
6. Audio de sentencia Juzgado Segundo Civil Municipal de Bogotá – Piloto – de Oralidad al dictar sentencia dentro del proceso Declarativo de Responsabilidad Civil Extracontractual de Distribuidora San Fernando SAS y Luis Alfredo Caviedes vs Transportes Novotech SAS y Coviandes SA
7. Que se fije fecha y hora a fin de oír en interrogatorio de parte, que verse sobre la causa eficiente del accidente, las condiciones de familiaridad y de dependencia económica de las demandantes respecto de la víctima y en general sobre las circunstancias de tiempo, modo y lugar de que sucedió el accidente y los daños y perjuicios alegados a los demandantes: INES BAQUERO BAQUERO Y LEIDY HERNANDEZ BAQUERO.
8. Que se fije fecha y hora a fin de que rindan testimonio relacionado con el registro fotográfico adjunto, el estado de la vía para el momento del accidente, Formulario de Accidentes y/o daños a la vía BQ49721, la señalización existente, la hipótesis del accidente, la causa eficiente del mismo, las obligaciones contractuales y no



contractuales de las operadoras viales y en general las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedió el hecho a los siguientes señores, mayores de edad y vecinos de Bogotá, quienes pueden ser notificados por mi intermedio o en la Avenida calle 26 No 59-41 Piso 9 de la ciudad de Bogotá.

8.1. Rafael Hernando Reyes Muñoz CC17.189.234 correo electrónico: [rreyes@coviandina.com](mailto:rreyes@coviandina.com)

8.2. Heli Fernando Castillo Peña CC79.707.729 – correo electrónico: [fcastillo@coviandina.com](mailto:fcastillo@coviandina.com)

9. Las existentes en el proceso.

### **Notificaciones.**

A las partes en las direcciones aportadas para tal efecto en la demanda.

Recibiré notificaciones en la secretaria de su Despacho o en la calle 165 Nro 8H-60 Of 305 de la ciudad de Bogotá DC, Email: [gerencia@impactoabogados.co](mailto:gerencia@impactoabogados.co) – [joseamoralesabogados@gmail.com](mailto:joseamoralesabogados@gmail.com), a donde solicito sea notificados las providencias que emanen del Despacho.

En cumplimiento de lo ordenado en el decreto 806 de 2.020, enviamos este memorial a las siguientes direcciones electrónicas:

A los demandantes y su apoderado: [terrileyhs@hotmail.com](mailto:terrileyhs@hotmail.com) y [urbanotavo@autlook.com](mailto:urbanotavo@autlook.com)

A los demandados:

Jorge Eduardo Vargas Moreno: [eduardomoreno1982@gmail.com](mailto:eduardomoreno1982@gmail.com)

ICMO SAS: [infi@icmo.com.co](mailto:infi@icmo.com.co)

Previsora de Seguros: [notificacionesjudiciales@previsora.gov.co](mailto:notificacionesjudiciales@previsora.gov.co)

Agencia Nacinal de defensa judicial:  
[procesosnacionales@defensajuridica.gov.co](mailto:procesosnacionales@defensajuridica.gov.co)

Del Señor Juez,

**JOSE ARTURO MORALES FERIA**  
**CC. 14.243.569**  
**TP 63.572 del CSJ**