



Señor
JUEZ 60 ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO
Bogotá D.C.

238-1
CORRESPONDENCIA
RECIBIDA

2018 OCT 22 AM 9:32

OFICINA DE APOYO
ABOGADOS ADMINISTRATIVOS

236000

REF: Reparación Directa de Danitza Dominguez vs La Nación -
Ministerio de Transporte, Coviandes y otros. Radicado: 11001-33-43-060-
2017-00165-00 (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 S.A.S., sociedad con domicilio en Bogotá DC, contesto la demanda y propongo las siguientes excepciones de fondo:

Consideraciones previas:

1. Coviandes SAS es una entidad Derecho Privado, 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 corresponde 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 exclusiva de la víctima, los hechos de un tercero, los hechos y obligaciones inexistentes. Es decir, la obligación contractual de esta concesionaria se circunscribe a la operación y el mantenimiento de la carretera.
2. Las obligaciones de COVIANDES como operador vial de la carretera Bogotá - Villavicencio, especialmente las relacionadas con los vehículos que circulan por dicha carretera, se encuentran enmarcadas dentro del contrato de concesión 444-94 y en el reglamento de operaciones, que hace parte de dicho contrato.
- 2.1. Las obligaciones del concesionario vial derivadas del contrato 444-94, se encuentran en la cláusula sexta. (ver fotografía abajo)



538000
OFICINA DE TRABAJO

fecha en que se suscriba el acta de iniciación de las obras determinadas para la etapa de construcción de la concesión. **CLAUSULA SEXTA. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO** Son Obligaciones a cargo del CONCESIONARIO entre otras las siguientes: a) La financiación total del proyecto, incluidos los costos de interventoría y supervisión técnica y financiera y los costos de adquisición de predios, según los procedimientos descritos en el numeral 1.11 y 1.12, de los Pliegos de Condiciones. b) El Diseño definitivo del proyecto de acuerdo con la información técnica suministrada en los Pliegos de Condiciones. c) La Construcción de las obras, de acuerdo con el diseño definitivo elaborado por el CONCESIONARIO, incluyendo entre otras, vías en superficie, viaductos, túneles, intersecciones, obras de arte, drenajes, y señalización. d) El suministro, instalación, montaje y pruebas de los equipos requeridos, de acuerdo con el diseño para construcción elaborado por el CONCESIONARIO. e) La puesta en funcionamiento del sistema vial. f) El recaudo del peaje de las casetas indicadas en la cláusula quinta del presente contrato g) Los trabajos de conservación, reparación y reconstrucción necesarios para mantener el proyecto en los niveles de servicio establecidos en la CLAUSULA VIGESIMA QUINTA del presente contrato. h) ~~Las actividades~~ Las actividades necesarias para la construcción, operación y entrega de las obras en buen estado, en un todo, de acuerdo con las condiciones, términos, alcances y obligaciones establecidas en el Pliego de Condiciones y en el presente contrato. **PARAGRAFO.** El CONCESIONARIO es el único responsable por la vinculación de personal, la celebración de subcontratos, la puesta

- 2.2. Por su parte, los servicios que la operadora vial está obligada a prestar a los usuarios de la vía se encuentran plasmados en el Reglamento de Operaciones (Manual de operaciones), tal como lo prevé el parágrafo primero de la cláusula Vigésima quinta del contrato 444-94.

CLAUSULA VIGESIMA QUINTA. CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DEL PROYECTO Desde la suscripción del "Acta de Iniciación de la Construcción", hasta la entrega final del proyecto, al término del Contrato, el CONCESIONARIO asume entera responsabilidad por su cuidado. En caso que se produzca daño, pérdida o desperfecto de algún elemento constitutivo del proyecto, por cualquier causa que sea, con salvedad y excepción de los hechos debidos a fuerza mayor o caso fortuito, o a hechos imprevistos que no sean imputables al CONCESIONARIO, éste deberá repararlos y reponerlos a su propia costa de manera que a su entrega al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS las obras estén en buenas condiciones y en buen estado y de conformidad en todos los aspectos con los requisitos de este contrato y con las instrucciones del Interventor. Dentro del mismo término, la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del proyecto son obligaciones a cargo del CONCESIONARIO quien será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS por falta de señalización, o por deficiencia en ella, por su negligencia o culpa grave debidamente comprobados. La señalización temporal durante la etapa de Construcción para la prevención de riesgos de los usuarios y personal que trabaja en las obras y la señalización informativa y preventiva del proyecto durante la etapa de operación, debe cumplir con las estipulaciones y especificaciones del Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, y de las resoluciones vigentes sobre la materia expedidas por el Ministerio de Transporte. **PARAGRAFO PRIMERO. NIVEL DE SERVICIO DURANTE LA ETAPA DE OPERACION.** Durante la ejecución de la etapa de Operación, el funcionamiento del proyecto se ajustará a lo establecido en el Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas (Capítulo III del Pliego de Condiciones). El CONCESIONARIO se obliga a mantener el proyecto con un nivel de servicio que alcance una calificación mínima de cuatro (4) puntos, conforme a las "Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas", que formen parte del Pliego de Condiciones. Las revisiones se efectuarán cada cuatro (4) meses.

- 2.3. A su vez, el numeral segundo del Manual de Operaciones de nuestra concesionaria vial, establece los servicios de atención a los usuarios, como se aprecia en la fotografía de abajo.



2.- SERVICIOS.-

Los servicios se clasifican en servicios propios de la Concesión y servicios de atención a los usuarios.

2.A.- Los servicios propios son:

- Mantenimiento de la vía.
- Operación y seguimiento del tránsito.
- Control del peso de vehículos de carga.
- Operación de los puestos de cobro de peaje.
- Vigilancia de las instalaciones.

ES FIEL COPY DEL ORIGINAL QUE
EN PLANTIVO DE LA UNIDAD
CONTIENE N DEL INSTITUTO
DE VIAS

10 NOV 1994

Estos servicios son esenciales y no tienen cobro directo al usuario, salvo la cuota de peaje.

2.B.- Los servicios de atención a los usuarios son:

- Remoción de vehículos averiados.
- Remoción de víctimas de accidentes.
- Servicios sanitarios.
- Primeros auxilios a vehículos.
- Primeros auxilios a personas.
- Servicios de suministros de bienes para operación de vehículos.
- Servicios de venta de alimentos.

- 2.4. Como puede verse las obligaciones de la concesionaria, en cuanto a los vehículos que transitan por la carretera, se limitan a mantener la vía en estado de ser transitada por estos con relativa seguridad.
- 2.5. Ahora, cuando ha sucedido un evento, sea una avería o accidente, la Concesionaria está obliga a prestar algunos servicios a los vehículos y/o los ocupantes de estos: Es así, que *debe retirar de la vía los vehículos averiados y para tal fin cuenta con grúas*; de igual forma, en caso de que un vehículo se vare, el operador vial debe prestar "primeros auxilios vehiculares", es decir, ayudar a desvarar el automotor, siempre y cuando sea posible hacerlo con los recursos disponibles. Por otra parte, la Operadora vial, presta servicios a las personas como atención de víctimas de accidentes, servicios sanitarios, venta de alimentos y otros conexos; pero de ninguna manera existe obligación de prestar servicios de revisión mecánica preventiva de vehículos.
3. A lo que sí está obliga la concesionaria, es a prestar los servicios en forma oportuna después de ocurrido un accidente. 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 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).

4. Así pues, es claro entonces que Coviandes no está llamada a verificar si los usuarios de la vía, esto son: los conductores, propietarios y en general, los responsables de cada automotor, hacen o no bien la tarea que les corresponde como guardianes jurídicos y/o material de sus vehículos. El artículo tercero de Código Nacional de Tránsito determina con absoluta claridad, quienes son autoridades de tránsito en Colombia: ...**"[ARTÍCULO 3°. AUTORIDADES DE TRÁNSITO.** Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes: El Ministerio de Transporte, Los Gobernadores y los alcaldes, Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital. La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras, Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial, La Superintendencia General de Puertos y Transporte, Las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o. de este artículo, Los agentes de Tránsito y Transporte]"... No aparece dentro de esta lista de autoridades, las operadoras viales, por lo que no nos corresponde regular el tránsito o requerir en forma alguna, por ninguna razón, a los conductores que transitan por nuestro corredor vial.
5. Pese a que los concesionarios viales no son, ni autoridad de tránsito, ni los guardianes de los vehículos que transitan por las carreteras a su cargo, en el caso que nos ocupa -sin que esto implique una vigilancia del estado mecánico o de funcionamiento de los vehículos- podemos asegurar que los sistemas de radares y las cámaras instaladas a lo largo del corredor vial [no] detectaron, en el paso del vehículo siniestrado, desde el momento del ingreso del mismo a la carretera a nuestro cargo hasta metros atrás del sitio del accidente, que el conductor del vehículo siniestrado hubiera cometido infracción de tránsito alguna, lo que no implica que en un momento determinado la falta de mantenimiento del vehículo haya provocado fallas mecánicas o de su sistema de frenos, los cuales llevaron a ocasionar el accidente, hecho por el cual no podemos responder.

En el siguiente registro fotográfico, tomado de los videos de las cámaras apostadas a lo largo de la vía, podemos apreciar el paso del vehículo por varios sectores de la carretera.



340



Foto 202. Paso del vehículo por el inicio de la concesión.



Foto 204. Paso del vehículo frente al Puesto de Control Boquerón II.



Foto 205. Paso del vehículo por el radar del K10+940, no aparece registro de exceso de velocidad.



Foto 206. Paso del vehículo por el frente del puesto de Control de la Policía, pero no fue detenido para hacer operativo de control.



Foto 207. Paso del vehículo frente al puesto de control de SOS-Contingencias, pero no se detiene en el lugar.



Foto 208. Paso del vehículo por el sitio del radar de velocidad del K18+000, no hay registro de exceso de velocidad.



Foto 209. Paso del vehículo por la zona de abastecimiento.



Foto 210. Paso del vehículo por la zona de báscula, hay presencia de un Agente de Tránsito en el sitio.



Foto 211. Paso del vehículo por la intersección puente Real, no hay reporte del exceso de velocidad en el radar del K25+000.



Foto 212. Paso del vehículo por el radar de velocidad, no hay registro de exceso de velocidad por parte del vehículo.



Foto 213. Paso del vehículo por la estación de Peaje Puente Quetame.



Foto 214. Paso del vehículo por el sector del Radar del K55+000, el equipo no registró exceso de velocidad.



Reiteramos, que aunque las cámaras se encuentran instaladas para vigilar el tránsito en general, y no el estado mecánico de los vehículos, en todas y cada una de las anteriores fotografías se detecta que el vehículo llevaba la totalidad de las llantas de sus cinco ejes rodando sobre la carpeta asfáltica. Destacamos el paso del vehículo por los peajes de Boquerón y Puente Quetame, en los que se evidencia que llevaba las llantas sobre el piso, lo cual es corroborado por los sensores de ejes, instalados en el piso de cada carril que conduce a cada caseta de peaje, instalados antes y después de cada caseta.



A su vez, la persona encargada de la operación de cada caseta de peaje debe categorizar cada vehículo manualmente, contando los ejes que lleva sobre el piso. Esta categorización se hace con base en la tabla o relación de categoría vehicular existente. Para el caso que nos ocupa, el camión fue clasificado en la sexta categoría, esto es, la correspondiente a los vehículos que llevan sobre el suelo, cinco ejes (2 de la unidad tractora y 3 del semiremolque). De igual forma, la categorización que haga a simple vista el operario del peaje tiene, necesariamente que estar en acuerdo con el sensor de ejes (sensor de presión), pues la forma manual de categorización está integrada al de detección de ejes central, de tal forma que, si hay una discrepancia



entre lo digitado por el operario y lo detectado por el sensor de ejes, el computador crea un conflicto que impide expedir el recibo de pago y alzar la talanquera para dar paso al vehículo.

6. En el presente caso, como se evidencia en las fotografías de abajo, el vehículo fue categorizado, en ambos peajes: Boquerón y Guayabetal) en la sexta categoría, esto es que llevaba cinco ejes sobre el piso.



8. Aunque reitero una vez más, no es de nuestra incumbencia, también se puede apreciar en todas o gran parte de las fotografías que el semirremolque llevaba la totalidad de las llantas sobre el piso, por lo que en el inexistente evento de que la operadora vial tuviese el deber de custodiar los vehículos desde el punto de vista mecánico, tampoco habría habido oportunidad de evitar que el conductor de este, a sabiendas de las fallas mecánicas en las que transitaba, hubiese continuado su camino.

9. Es en realidad absurdo pretender imputar responsabilidad a la operadora vial y a cualquier otra persona por la falta de mantenimiento de los vehículos, a cargo de los guardianes jurídicos y materiales de estos, máxime cuando a sabiendas de la existencia de dichas fallas, esos guardianes deciden enviarlos a recorrer las carreteras colombianas. Quien debe entrar a responder por los daños ocasionados a los demandantes, ajustados a la realidad no a su ambición, son los guardianes del camión siniestrado, incluidos los terceros responsables.
10. De hecho, en el presente caso, Coviandes SAS, quien fue una víctima más del accidente, sufrió daños en la infraestructura vial por la suma de \$2.231.000, los cuales fueron indemnizados (pagados), por Allianz Seguros SA, aseguradora del vehículo siniestrado en la suma de \$1.131.000, quedando a cargo del asegurado, es decir a cargo del propietario y guardián del vehículo AGENCIA LOGISTICA DEL CARIBE SAS, la suma de \$1.100.000, los cuales también nos fueron pagados por esta sociedad. (ver fotografías de los pagos realizados)

Allianz Seguros S.A.
Allianz Seguros de Vida S.A.



CON/AN/TE/LA

INTEGRITY

Fecha	2 de Agosto de 2016
Simbolo	034192058
Asunto	Comunicación pago por transferencia

See Authors.

Nos es grato comunicarle que hemos efectuado la transferencia bancaria que se indica a continuación.

Transferencia: 010011818
Banco/Caja: Banco de Bogotá
Cuenta N.º: 0001-0000-299084587 - Cuenta Corriente

Por concepto del servicio:

Fabrica: PAGO BEE DOB Ref: 03161219500004 Produto: Auto Coletivo	Serie: 034192958	Fecha Serie: 31/03/2015	Valor Neto: 1.121.000,00
			Valor Neto: 1.121.000,00

Si tiene alguna inquietud al respecto, por favor comuníquese a través de nuestra línea de pagos.

Confalmerie,
Albania

NÚMERO DE CUENTA / PRODUCTO	☐ Ahorro ☒ Corriente ☐ Tarjeta de Crédito
249086584	
VALOR TRANSACCIÓN	
\$ 1.100.000	

Banco de Bogotá S.A. Centro Comercial
 01/10/2016 14:40 PM Mariana Pardo
 CUENTA 000006587CEO 17428.874
 CONCESIONARIA VIAL DE TRANSITO
 Vr. Efectivo: 1.100.000,00 Usd: 0
 Vr. Cheque: 0,00 Cnt: 0
 Valor Total: 1.100.000,00
 Cód. Aut: 1043134700670
 Comisión: 11.100,00 \$ 0,00 8700 CCM

11. Es decir, Coviandes SAS, lejos de ser responsable de las fallas mecánicas que presentaba el vehículo siniestrado (placas UFS 855).



imputables a sus guardianes, también sufrió daños y perjuicios y por tanto no puede ser víctima y causante de los daños a la vez.

12. Por último, es preciso aclarar que 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, limitadas a las condiciones de la vía y la señalización adecuada, minimizando los riesgos propios del tránsito derivados del estado de la vía y la señalización adecuada y por ninguna razón, les está permitido, intervenir en el tránsito automotor, salvo que las condiciones de la vía, aconsejen cerrar la carretera, tema que está a cargo de las autoridades de Tránsito y no de la operadora vial.

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 la operadora vial tenga el deber de custodiar de ninguna forma los vehículos que transitan por la carretera a su cargo, ni menos aún, que sea la guardiana jurídica o material de dichos vehículos. Por el contrario, cada conductor, pasajero o vehículo que transita por cualquier carretera colombiana asume todos y cada uno de los riesgos propios del tránsito, lo que exime de responsabilidad a mi patrocinada.

A los hechos:

Del hecho 1 al 9: No son hechos de la demanda, es la condición en que al parecer actúa cada uno de los demandantes. No conocemos el entorno familiar de las supuestas víctimas y en consecuencia nada nos consta. El actor debe probar las calidades en que actúa cada uno de los demandantes, la cuantía de los ingresos de las víctimas, etc. En conclusión, no se acepta ninguno de los hechos.

Al Hecho 10. No nos consta, lo ignoramos. El actor debe probarlo. No se acepta el hecho.

Al hecho 11: No nos consta, ignoramos el entorno general (familiar, laboral, etc), en que se desenvolvía el señor Néstor David Guzmán Cardona. El actor debe probarlo. No se acepta el hecho.

Al hecho 12: Aunque no nos constan las actividades realizadas por el señor Néstor David Guzmán Cardona, en las horas previas al momento de los hechos, ni tampoco de su vida anterior, de la documentación soporte del siniestro se deduce que viajaba en la buseta del Bolivariano, la cual impactó al vehículo de placas UFS855. No nos consta la hora del fallecimiento de la víctima.

Al hecho 13: Es cierto que el vehículo de placas UFS 855, conducido por el señor Gerardo Viveros, fue el causante del accidente.



Al hecho 14: Es cierto que la causa eficiente del accidente fue una falla mecánica del vehículo agresor, esto es el de placas UFS855, asociada, a la conducción del vehículo.

Al hecho 15: No es cierto, lo negamos. Como ya quedó escrito, el vehículo agresor transitó por la carretera a nuestro cargo en completa normalidad, desde su ingreso y hasta metros antes del accidente, tal como se desprende del registro fotográfico arriba señalado. Vale la pena aclarar, que en tratándose de semirremolques, concretamente de aquellos que pueden alzar uno de sus ejes (cuando transitan sin carga), el transitar con el sistema de frenos o de seguridad de un eje o troque suspendido, no es sinónimo de tener el eje levantado. Suspende para este caso es sinónimo de dejar sin funcionamiento algunos elementos de la seguridad del vehículo. Tema del exclusivo ámbito de los guardianes jurídicos y materiales de cada vehículo. Aunque no es función de la concesionaria velar por el estado mecánico de los vehículos que transitan por la vía, podemos decir con absoluta certeza que no es cierto que el camión transitara con un eje levantado, por las siguientes razones:

1. En el registro fotográfico que hace parte de esta contestación (visto en las páginas 5 a 9), se evidencia que por todo el corredor vial concesionado, incluido el paso por los peajes, el vehículo transitó con los ejes rodando sobre la carpeta asfáltica)
2. En las fotografías de abajo en blanco y negro, tomadas al informe mencionado en el hecho 23 de la demanda, esto es el elaborado por el señor GERMAN CAÑON BLANCO, se aprecia el semirremolque volcado en el lugar y momento del accidente, con las llantas hacia arriba. Si trazamos una línea por el borde superior de las llantas que hacen parte de los 3 ejes, vemos que no existe diferencia alguna entre la altura de los 3 pares de llantas, o sea que están niveladas, lo cual se constata con la quinta fotografía, en la que aparece un semirremolque con uno de los ejes levantado y en la que se evidencia un desnivel en el eje levantado, visible a simple vista.
4. El mismo ejercicio podemos hacer con las fotografías tomadas por Coviandes en el momento de atender el accidente. Si estas fotografías fueron tomadas en el mismo lugar de los hechos por el señor Cañón Blanco, entonces no habría para el momento del accidente, ningún eje levantado, como si lo está, en quinta fotografía, bajada de internet, de la página https://vehiculo.mercadolibre.com.co/MCO-456145061-trailer-con-estacas-para-tractomula-_JM. Obsérvese en esta quinta fotografía, que la línea de la sombra del semirremolque en el piso se encuentra paralela a las llantas del 3° y 2° eje y, no así con el 1° eje, el cual se encuentra levantado y lejos de la línea de la sombra mencionada.



2

344



5. Y, aún más, en la siguiente fotografía, tomada por Coviandes en el momento de atender el siniestro, se aprecia que una vez parado sobre sus llantas (en sentido normal el semirremolque), las llantas, no



solo están pisando el suelo, sino que muestran un arrastre parejo, de derecha a izquierda, de los 3 ejes. (ver flechas amarillas)



Al hecho 16: No es cierto, lo negamos, por las mismas razones que negamos el hecho 15.

Al hecho 17. No es cierto, lo negamos: Si bien la causa eficiente del accidente fue una falla en el sistema de frenos del tractocamión, en lo que respecta a la capacidad de carga de los vehículos de sexta categoría, es decir los que llevan 5 ejes rodando sobre el suelo, el camión siniestrado, no llevaba sobrecarga, pues los tres ejes que rodaban sobre la carpeta asfáltica, lo capacitaban para transportar hasta 41.510 kilos, de los cuales sólo transportaba 38.750 kilos, tal como se desprende de recibo de la báscula en el que fue pesado el vehículo (ver fotografía abajo), dentro de nuestra concesionaria vial.

CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES - COVIANDES S.A			
ESTACION PESAJE ALTO DE LA CRUZ			
BOGOTÁ- VILLAVICENCIO			
Recibo Número: 4182056			
Fecha y Hora de Entrada: 31/03/2015 17:50:37			
Empresa: PUBLICO			
Producto: OTROS PRODUCTOS			
Categoría: C2-55			
Ruta: BOGOTÁ-VILLAVICENCIO			
Placa: UFTB05			
Peso Eje No 1:	5090	Peso Autorizado:	9000
Peso Eje No 2 y 3:	11310	Peso Autorizado:	15000
Peso Eje No 4, 5 Y 6:	21400	Peso Autorizado:	24000
Peso Total:	38750 Kg	Peso Autorizado:	48010
El Vehículo Transita con el peso Autorizado			
Comparando:	NO		
Poliza:	SI		
Usuario:	1		
Observaciones:			

VIGILADO
TRANSPORTE

06/04/2015 16:05

En cuanto a que traía un troque trasero suspendido, ya nos hemos referido en el sentido de que lo que el camión podía llevar suspendido era un sistema de frenos interno y no el eje, obra de sus propietarios y/o guardianes y no de la Concesionaria Vial. También reiteramos que podemos constatar que el vehículo transitó por la carretera a nuestro cargo con las llantas correspondientes a los cinco ejes rodando sobre el piso o carpeta asfáltica.



Al hecho 18: No es cierto, lo negamos. Los demandantes sugieren que el tractocamión circulaba con un troque o eje suspendido como sinónimo de levantado, y eso no es lo que dice el informe del señor Cañón. Tener suspendido el sistema de frenos en uno de los troques o ejes es diferente a tener elevado o sin funcionamiento dicho eje. El camión circulaba, como ya está visto, con la totalidad de las llantas correspondientes a los cinco ejes, rodando sobre la carpeta asfáltica, y, según se desprende del informe mencionado, en uno de los ejes, le fue suspendido o quitado el sistema de frenos (tema que corresponde exclusivamente a quien es el propietario o guardián del vehículo). Por lo demás, es cierto que la falla en el sistema de frenos ocasionó finalmente el accidente, como se desprende de la siguiente certificación expedida por la Fiscalía Delegada ante los Juzgados Penales del Circuito.



UNIDAD SEGUNDA DE
FISCALIAS DELEGADAS ANTE LOS
JUZGADOS PENALES DEL CIRCUITO
FISCALÍA 18

2	5	3	3	5	6	1	0	1	2	8	1	2	0	1	5	8	0	0	0	6			
Dje				Municipio				Entidad				Unidad Receptora				Año				Consecutivo			

EL ASISTENTE DE FISCAL II, ADSCRITO A LA FISCALIA 18 SECCIONAL
UNIDAD SEGUNDA DE VIDA

CERTIFICA:

Que en esta Fiscalía, se adelanta la indagación bajo radicado 253356101281201580006 indiciado AVERIGUACION RESPONSABLES por el punible de Homicidio Culposo en A. T. de quien en vida respondía al nombre de YOLADYS PAOLA FONTALVO PACHECO (Q.E.P.D.) C.C.1.045.230.310, por hechos de tránsito ocurridos en vía Bogotá - Villavicencio Km 55 + 250 jurisdicción del municipio de Guayabetal, cuando la hoy occisa se movilizaba en calidad de ocupante del vehículo TRACTOCAMION marca CHEVROLET, Placa UFS-855, Color NARANJA, Modelo 2003, No. Motor 9SZ13266, No. Chasis 9GDP7H1C23B222101, Tipo SEGUN REMOLQUE, Línea KODIAK 157, quien se colisiona contra varios rodantes que se desplazaban sobre la vía al parecer, por daño en su sistema de frenos, falleciendo en el lugar de los hechos, al sitio de se desplazó Laboratorio Móvil del Estación de Policía de Cáqueza quienes llevaron a cabo la diligencia de inspección técnica de cadáver, además de la realización de actos urgentes propios e inherentes para estos hechos,

Al Hecho 19: No nos consta la forma como los familiares del señor Néstor David Guzmán Cardona se enteraron del accidente.

Al hecho 20: No nos costa que clase de perjuicios sufrió la familia del ocioso, pero debe probase la relación parental de cada uno de los demandantes.

Al hecho 21: No es un hecho. Sin embargo, debemos aclarar que Coviandes es la encargada de que la vía se encuentre en condiciones adecuadas de ser transitada por los vehículos usuarios de la misma y de que haya la señalización necesaria en la carretera; como quiera que el accidente ocurrió por errores u omisiones imputables a la conducción y/o



mantenimiento del vehículo y no al estado de la vía, no nos asiste responsabilidad alguna en el hecho investigado.

Al hecho 22: No es un hecho, es un requisito de la demanda.

EXCEPCIONES DE FONDO:

Primera: Culpa o hecho de un tercero:

El accidente que nos ocupa tuvo como causa eficiente el estado mecánico del vehículo, asociado a una falla en sus frenos y a la conducción del mismo. En todo caso dicha causa eficiente es imputable a la conducción del vehículo en mal estado de funcionamiento y [no] al estado de la vía o a inexistentes obligaciones a cargo de la Concesionaria Vial, respecto de la falta de mantenimiento de los automotores que transitan por la vía. La obligación de la operadora vial se limita a mantener el corredor vial en buen estado de servicio, esto es, que los vehículos puedan desplazarse por el en relativas condiciones de seguridad, lo cual no incluye el estado mecánico de los mismos.

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

1. Como lo expresamos en el acápite de las consideraciones previas, en el contrato de Concesión, ni en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, ni en norma alguna, de ninguna categoría, existe la responsabilidad de la operadora vial de velar por el estado mecánico de los automotores que transitan por el respectivo corredor vial.
2. No obstante, en la vía Bogotá – Villavicencio existen gran cantidad de cámaras, con el exclusivo fin de vigilar la carretera desde el punto de vista de la circulación general de los vehículos, no para establecer el estado mecánico de los mismos. En otras palabras, las cámaras están dispuestas para detectar desde el Centro de Control, a donde llegan las imágenes de cada una de ellas, cuando exista un percance en la carretera como un accidente de tránsito, obstáculos en la vía, etc. De esta manera, cuando ocurre un accidente, es factible revisar mediante un dispendioso trabajo, el paso del o los vehículos siniestrados para establecer en general el comportamiento del vehículo dentro del corredor vial. Para el presente caso, fue posible ubicar el camión siniestrado en varios puntos por donde pasó y fue detectado por la respectiva cámara. Es así que podemos afirmar, que el camión tuvo un desplazamiento normal por nuestro corredor vial, al menos hasta donde fue captado por las cámaras, a pocos metros del lugar del accidente. Por esta razón podemos constatar, aunque no sea nuestra responsabilidad, que el semiremolque transitaba con la totalidad de las llantas (tres ejes), andando sobre la carpeta asfáltica, y en completa normalidad.

3. Ahora bien, reiterando que no es nuestra función verificar el estado mecánico de cada vehículo que pasa por la carretera, y, ni siquiera de aquellos en los que se pueda sospechar que transitan en mal estado mecánico, la resolución 4100 de 2004, establece un peso máximo por eje y por número de ejes que cada vehículo tiene. Es así como el semirremolque de placas R42888, se encuentra dentro de la categoría de vehículos no automotores de que habla el literal a, del numeral 2 del artículo 5 de la resolución 4100 de 2004, del Ministerio de Transporte.
4. De otra parte, de acuerdo a la configuración de los ejes, y según los literales A Y B del artículo 3 de la misma resolución, el vehículo se clasifica como 2S3, que significa lo siguiente: El primer número (2), significa que la unidad tractora o cabezote tiene 2 ejes (uno adelante y otro atrás); la letra S, significa que el tráiler es un semirremolque y el número 3 final, significa que ese semirremolque tiene 3 ejes; tema que se puede evidenciar a simple vista.



5. Entonces, si mediante una irresponsable y oculta acción de los guardianes del vehículo, estos resuelven modificarlo suprimiéndole internamente aditamentos y dejándolo visiblemente al exterior como si fuera original, no le corresponde a la Concesionaria vial, ni verificar el estado mecánico del vehículo, ni detectar las modificaciones ocultas, que le hayan hecho.
6. Como puede verse en las fotografías anexas, el tractocamión se ver transitando con los 3 ejes del semirremolque sobre el piso de la carretera y, así pasó por cada uno de los puntos donde Coviandes tenía contacto visual directo. Para no ser reiterativos, remitimos al acápite de consideraciones previas, en donde, entre otros argumentos, detallamos el paso del vehículo por los peajes, por la báscula y por varios puntos de la carretera con la totalidad de sus cinco ejes, rodando sobre el piso.



7. Basten estos argumentos para establecer que, de un lado, Coviandes no tenía la responsabilidad de velar por el mantenimiento mecánico de los vehículos que circulan por el corredor vial a su cargo, y, de otro lado el camión se desplazó por la carretera, observando las normas de tránsito, y con la totalidad de las llantas en el piso, por lo que no era posible detectar una anomalía oculta, en el funcionamiento mecánico del vehículo, para el inexistente caso de que tuviésemos esa obligación. Así las cosas, la causa eficiente del accidente es imputable en forma directa a los guardianes jurídicos y materiales del tractocamión quienes, según lo dice el experticio técnico, suprimieron interna y ocultamente, algunos elementos de los aparatos y omitieron darles mantenimiento adecuado para poder transitar por las carreras colombianas.
8. De otra parte, los hechos objeto del presente asunto, ya quedaron esclarecidos en sentencia de primera instancia, dictada por el Juzgado 31 Administrativo de Bogotá DC, dentro del proceso de Reparación Directa interpuesto por Ayde Rodríguez Vs Coviandes y Otros - Radicado: 110013336031-2017-00137-00, mediante el que la actora, representada por el abogado Julio Cesar Ochoa Corrales, identificado con cédula de ciudadanía No. 17.375.810 y Tarjeta Profesional No. 122.575, es decir el mismo abogado que obra como apoderado de los demandantes en el presente proceso, pretendía ser indemnizada por el fallecimiento de los señores **GERMÁN CABRERA MAYORGA** y **DANIELA CABRERA RODRÍGUEZ**, ocurrida en los mismos hechos objeto del presente proceso; Ese despacho dijo respecto de la causa eficiente del accidente, que nos ocupa: ...*[El problema jurídico, que le corresponde abordar al Despacho en esta oportunidad es: ¿si en el presente asunto se deben declarar administrativamente y patrimonialmente responsables a las demandadas, con ocasión del fallecimiento de los señores GERMÁN CABRERA MAYORGA (q.e.p.d.) y DANIELA CABRERA RODRÍGUEZ (q.e.p.d.), en accidente de tránsito sucedido el 31 de marzo de 2015, en la vía que de Villavicencio conduce a Bogotá, D.C., a la altura de Quebrada Blanca Km 55 más 240 metros, cuando la buseta de servicio público de placas SMB608, afiliada a la empresa Expreso Bolivariano en la que se desplazaban como pasajeros los causantes, fue violentamente impactada por el tracto camión de placas UFS 855... De acuerdo con las circunstancias tácticas y jurídicas del sub lite se advierte que las súplicas de la demanda no tienen vocación de prosperidad, por las razones de hecho y derecho que pasan a exhibirse: ... En conclusión el vehículo tracto camión de placas UFS 855 con el semirremolque R42888 al momento del accidente presentaba una deficiencia en el sistemas de frenos para una maniobra de reacción a una gran velocidad, es decir, que a pesar que los ejes que de la unidad tractora y el eje trasero del semirromolque*



funcionaban perfectamente, no era suficiente para reaccionar de emergencia durante el descenso de la pendiente de la vía y detener el vehículo junto a la carga debido a la velocidad, sin embargo, existe la posibilidad que si el conductor hubiera tomado las medidas de precaución de regulación de la velocidad con el motor y dispositivos de seguridad del automotor, los frenos le hubieren ayudado un poco en la detención..." ...

RESPECTO DE LA VÍA. No se hallaron patologías en la vía que hubieran inferido en el accidente de tránsito. 7. La vía presenta señalización adecuada y suficiente para advertir a los usuarios de la misma los riesgos al transitar por este tramo. "(...)" ... Despejado lo anterior, no cabe duda que la causa eficiente del daño, **fue el hecho de un tercero**, en este caso tanto del conductor del vehículo como de la empresa donde estaba afiliado Agencia Logística del Caribe, por ser conocedores de la condición mecánica del vehículo de placas UFS-855 ... como se evidencia en el informe antes aludido y que describe, eje delantero no presenta conjunto de sistemas de frenos y suspensión, siendo un riesgo inminente para transitar con carga, asociado a que el conjunto de sistemas de frenos no corresponden para los semirremolques porque es de recamaras sencilla y lo recomendable es el de recamara doble que es un mecanismo de seguridad para transportar carga impidiendo reaccionar a una gran velocidad, como la que soportaba cuando cogió la curva en pendiente y al frenar pierde el control, produciéndose el volcamiento.

Así pues, no cabe duda alguna de que la causa eficiente del accidente está en la falla mecánica en los frenos del vehículo y en la conducción del mismo, hechos ajenos a las acciones, hechos y omisiones de Coviandes S.A.S., por lo que solicito que decrete la prosperidad de la presente excepción.

Segunda: Falta de juramento estimatorio.

El demandante guarda silencio respecto del juramento estimatorio de los presuntos perjuicios materiales a favor del menor Keiner David Guzmán, por lo que las pretensiones a favor de este menor han de tratarse conforme el artículo 97 del CGP.

Tercera: Transacción, falta de legitimidad para demandar por haber sido Indemnizados los demandantes por el causante del accidente y su aseguradora – Subrogación de las acciones y Pago total de la obligación.

En el presente asunto los demandantes: Danitza Angie Geraldine Domínguez Audor, el menor Keiner David Guzmán Domínguez, Ernesto Guzmán Padilla y Estella del Socorro Cardona Herrera fueron indemnizados en forma integral por los daños y perjuicios derivados del fallecimiento del señor NESTOR DAVID GUZMAN. Esta indemnización estuvo a cargo de la aseguradora de los causantes del daño (Logística del Caribe SAS, propietaria del vehículo agresor), de lo que se deriva, que: a) existe pago total de las indemnizaciones a que podían tener derecho los demandantes, b). Que quien es el verdadero responsable del daño, lo indemnizó, con lo cual reconoció su responsabilidad en el hecho, c). Que, ni en el contrato de transacción, ni en los memoriales en los que se anuncia la indemnización



integral, se hizo reserva alguna por parte de los indemnizados, y d). que, con esta indemnización, por ministerio de la ley, los demandantes subrogaron sus acciones a favor de la aseguradora Allianz Seguros y de Logística del Caribe. Sustento la presente excepción sobre la base de los mismos argumentos presentados en la excepción previa propuesta por Cosa Juzgada, falta de legitimidad para demandar por activa por Subrogación de las acciones y Pago total de la obligación, a los cuales, respetuosamente y atendiendo al cuidado y ahorro de los recursos naturales, remito al Despacho.

Cuarta: Genérica:

Solicito al señor Juez decretar la prosperidad de cualquier excepción que sin haber sido alegada, resulte probada dentro del proceso.

Sentencia Anticipada:

De no prosperar la expresión previa de Transacción, falta de legitimidad para demandar por haber sido Indemnizados los demandantes por el causante del accidente y su aseguradora – Subrogación de las acciones y Pago total de la obligación, ruego al Despacho dictar sentencia anticipada sobre la base encontrase probada la cosa juzgada, la transacción y la carencia de legitimación en la causa por pasiva, conforme al numeral tercero del artículo 278 del CGP.

Pruebas:

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

1. Las solicitadas por la parte actora.
2. 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.
3. Copia de Reglamento de operación.
4. Registro Fotográfico que hace parte de los memoriales de contestación de la demanda y de las excepciones.
5. Informe policial de accidente número 137870
6. Relación categoría vehicular COVIANDES SAS.
7. Derecho de petición dirigido a Seguridad Móvil SAS, operador de los peajes a cargo de Coviandes para el momento del accidente y su posterior respuesta.
8. Certificación de esperanza de vida para el año 2015.



11
348

9. Adjunto CD, con copia de la 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. - Juzgado Segundo Civil Municipal de Bogotá – Piloto – de Oralidad.
10. Formulario de Accidentes y/o daños a la vía 80027, que da cuenta de la ocurrencia del accidente.
11. CD, que contiene documento técnico, que se le entregó a la Superintendencia de Puertos y Transportes, en abril de 2015, por parte de Coviandes.
12. Memorial radicado por Danitza Angie Geraldine Domínguez Audo, el menor Keiner David Guzmán Domínguez, Ernesto Guzmán Padilla y Estella del Socorro Cardona Herrera ante la Fiscalía 18 Seccional de Villavicencio – Radicado: 253353101281201580006, en el que, dicen que fueron indemnizados en forma integral.
13. Memorial radicado en la misma fiscalía 18 Seccional de Villavicencio, suscrito por la apoderada de la Señora Danitza Geraldine, Ernesto Guzmán Padilla y Estella del Socorro Cardona Herrera, la abogada ANGELA MARIA LOPEZ CASTAÑO, en el que anuncia el Desistimiento de la acción en contra de los responsables del accidente en el que perdió la vida el señor NESTOR DAVID GUZMAN.
14. Contrato de transacción entre Alloianz Seguros SA y Danitza Geraldine, Ernesto Guzmán Padilla y Estella del Socorro Cardona Herrera.
15. Reclamaciones a Allianz Seguros SA y a Agencia Logística del Caribe SAS (deducible), por los daños ocasionados a la infraestructura vial Bogotá – Villavicencio por el vehículo siniestrado y copias de los pagos realizados por estas entidades.
16. Copia del Recibo de pesaje No. 4182656, hace parte del cuerpo de este memorial.
17. Sentencia dictada por el Juzgado 31 Administrativo de Bogotá DC, dentro del proceso de Reparación Directa interpuesto por Ayde Rodríguez Vs Coviandes y Otros - Radicado: 110013336031-2017-00137-00.
18. Derecho de petición dirigido a agencia logística del caribe y a Allianz.



19. Prueba trasladada. Adjunto Cd que contiene la audiencia de pruebas (artículo 373 CGP), practicada por el Juzgado 31 Administrativo de Bogotá DC, el día 7 de febrero de 2019 dentro del Proceso de Reparación Directa interpuesto por Ayde Rodríguez Vs Coviandes y Otros - Radicado: 110013336031-2017-00137-00, en el que la parte actora, fue representada por el abogado Julio Cesar Ochoa Corrales, identificado con cédula de ciudadanía No. 17.375.810 y Tarjeta Profesional No. 122.575; audiencia en la que se le recibió el testimonio del señor Heli Fernando Castillo Peña CC79.707.729, que versó sobre los mismos hechos que aquí se pretenden probar. Ruego al señor Juez, de estimarlo necesario, ordenar la contradicción de la prueba, y, si fuera del caso, oficiar al Juzgado 31 Administrativo para que aporte el video de la audiencia de pruebas señalada.

20. Solicito al Despacho fijar 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 80027, 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.

a. Rafael Hernando Reyes Muñoz CC17.189.234.

b. Heli Fernando Castillo Peña CC79.707.729

Objeción de la estimación de los perjuicios

Objeto la estimación de los perjuicios realizada por el actor sobre la base de los siguientes argumentos:

1. Manifiesta el actor bajo la gravedad del juramento que la estimación razonada de demanda es de \$344.250.000 pesos a favor de la demandante Claudia Daniza Angie Geraldine Dominguez, cuando de acuerdo con los guarismos con los que se planteó la demanda, las pretensiones a favor de ella, llegan a un máximo de \$283.500.000, aproximadamente, por las siguientes razones:
2. La esperanza de vida para los hombres, certificada por el DANE para el año 2015 era de 70.95 años (aproximadamente 71 años). Si, al 31 de marzo de 2015, el señor NESTOR DAVID GUZMAN, contaba con 30 años (nació el 12 de marzo de 1985), entonces su expectativa de vida sería de 71 años, menos 30, ya vividos, es decir 41 años (492 meses), y no 45 (540 meses), como lo pretende el demandante. Así las cosas, la presunta indemnización de la señora Daniza, se reduce a \$313.650.000 ($\3673500×492 meses), y no a los \$344.250.000, que, bajo la gravedad del juramento, dijo la demandante en la



estimación de los perjuicios, lo cual excede ostensiblemente la presunta indemnización.

3. Por otra parte, el demandante guarda silencio respecto del juramento estimatorio de los presuntos perjuicios materiales a favor del menor Keiner David Guzmán, por lo que las pretensiones a favor de este menor han tramitarse conforme el artículo 97 del CGP.

Por otra parte, aunque la estimación de los perjuicios no ha de hacer relación al daño inmaterial, no se encuentra acreditado, como lo exige la jurisprudencia, que el perjuicio realmente existió para cada uno de los demandantes. Así las cosas, al perjuicio estimado debe restársele las sumas sin soporte alguno o la de aquellos demandantes que no cumplen con los requisitos formales exigidos por la jurisprudencia para acceder a la indemnización.

De las pruebas del demandante:

Solicito que las siguientes pruebas del acápite de la demanda B. DOCUMENTALES QUE SE SOLICITAN POR OFICIOS, sean rechazadas de plano, sobre la base de los siguientes argumentos:

1. Sobre la prueba del numeral primero: DOCUMENTOS QUE SE SOLICITAN POR OFICIOS (B1), relacionada con oficiar al INVIAS para que informe en detalle al Despacho el número de peajes existentes en el momento de la ocurrencia del accidente, entre la ciudad de Cartagena y el sitio denominado Quebrada Blanca, tenemos que esta prueba es superflua, inconducente e impertinente por las siguientes razones:
 - 1.1. En primer lugar, no es al INVIAS quien le correspondería certificar la existencia de los peajes por cuanto toda la vía, desde Cartagena hasta Quebrada Blanca, se encuentra concesionada.
 - 1.2. En el presente proceso no están demandados los operadores viales existentes en la carretera Cartagena – Bogotá y por tanto nada se consigue y a nada conduce la información solicitada.
 - 1.3. Esta prueba pudo haber sido arrimada al proceso por el demandante a través de un derecho de petición dirigido a quien deba suministrar la información. La solicitud de esta prueba contraviene el numeral 10 del artículo 78 y el inciso segundo del artículo 173 del CGP.
2. Por las mismas razones esgrimidas en el punto anterior solicito que se rechace la prueba solicitada del numeral segundo: DOCUMENTALES QUE SE SOLICITAN POR OFICIOS (B2), relacionada con que el INVIAS certifique sobre el número de básculas entre las ciudades de Cartagena y el sitio Quebrada Blanca.



3. Por las mismas razones esgrimidas en el punto número uno solicito que se rechace la prueba solicitada del numeral tercero: DOCUMENTALES QUE SE SOLICITAN POR OFICIOS (B3) relacionada con oficiar AL DIRECTOR DE LA POLICIA NACIONAL, para que aporte las tirillas de los pesajes de cada una de las básculas existentes entre ciudades de Cartagena y el sitio Quebrada Blanca.
4. En el proceso existe una tirilla del pesaje del vehículo siniestrado emitida por la báscula instalada dentro del corredor vial a cargo de Coviandes, en el que claramente dice que el vehículo llevaba un peso de 38.750 Kilos, y que tenía una capacidad de carga de 41.510 kilos.
5. Solicito que se rechace la prueba del numeral cuarto: DOCUMENTALES QUE SE SOLICITAN POR OFICIOS (B4) dirigida al Director General de la Policía para que explique en detalle y con destino al proceso la razón por la cual los efectivos de esa entidad el día de los hechos, no ejecutaron las acciones o adoptaron las medidas para inmovilizar el vehículo de placas UFS 855, por las siguientes razones:
 - 5.1. La solicitud contiene una afirmación que ni es cierta, ni está probada dentro del proceso. En la pregunta el actor da por hecho que el camión siniestrado transitaba con uno de los troques o ejes traseros levantados. Tener suspendida el sistema de frenos de uno de los ejes del rodante, no es igual, ni equivalente a transitar con ese mismo eje levantado. En este sentido la pregunta formulada en la prueba es mal intencionada, de mala fe, pues en ningún aparte de las pruebas, aparece siquiera, de lejos insinuado que el camión transitara con el troque o suspensión levantados.
 - 5.2. Esta prueba, guardados los anteriores comentarios, pudo haber sido arrimada al proceso por el demandante a través de un derecho de petición dirigido a quien deba suministrar la información. La solicitud de esta prueba contraviene el numeral 10 del artículo 78 y el inciso segundo del artículo 173 del CGP.
6. Por las mismas razones ya expuestas en el anterior numeral 4°, solicito que se rechace de plano la prueba: DOCUMENTALES QUE SE SOLICITAN POR OFICIOS (B5), en la que la actora solicita mal intencionadamente, de mala fe, que el Gerente de Coviandes de cuenta de lo que el da por hecho, que el camión transitaba con el troque levantado, sin estar, reitero, insinuado siquiera en el proceso.
7. De igual forma solicito que se rechace la prueba: DOCUMENTALES QUE SE SOLICITAN POR OFICIOS (B7), relacionada con oficiar al Jefe de Recursos Humanos de la IV división del Ejército Nacional con sede en Villavicencio – Meta, para que informe cargo y salario devengado por NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA, toda vez que esta prueba pudo haber sido arrimada al proceso por el demandante a través de un derecho de petición dirigido a quien deba suministrar la



información. La solicitud de esta prueba contraviene el numeral 10 del artículo 78 y el inciso segundo del artículo 173 del CGP.

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-60Of305 de la ciudad de Bogotá DC, Email: gerencia@impactoabogados.co - joseamoralesabogados@gmail.com, a donde solicito sea notificados las providencias que emanen del Despacho.

Del señor Juez,

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

17
350

RAMA JUDICIAL DEL PODER JUDICIAL
OFICINA DE APOYO PARA LOS JUEGOS
ADMINISTRATIVOS DE BOGOTÁ, D.C.
DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL
El Documento fue presentado personalmente por
Jose Arturo Morales Fera
quien se identifico C.C. No. 14.243.569
T.P. No. 63572 Bogotá D.C. 22 OCT. 2019
Responsable Centro de 2023

Elkin David Casallas Bello



IMPACTO ABOGADOS S.A.S.

[illegible]

Señor
JUEZ 60 ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO
Bogotá DC

REF: Reparación Directa de Danitza Dominguez en La Nació
Ministerio de Transporte, Coviandes y otros. Radicado 110013343
2017-00165-00 (Llamamiento Mapfre)

JOSE ARTURO MORALES FERIA, mayor y vecino de Bogotá D.C., al señor Juez me dirijo para manifestarle que, obrando como apoderado de COVAVENDES SA, sociedad con domicilio en Bogotá DC, al señor Juez me dirijo para manifestarle que solicito que decrete el llamamiento en garantía a Mapfre Seguros SA Nit 891700037-9, sociedad con domicilio en Bogotá DC, representada legalmente por su gerente, o quien haga sus veces, sobre la base de los siguientes argumentos:

1. Mediante contrato de seguros que constan en la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual Nro 3305214000555, la cual tiene por objeto asegurar "... Cubrir los perjuicios patrimoniales que cause el asegurado con motivo de la responsabilidad civil extracontractual en que incurra, de acuerdo con la legislación colombiana, por lesiones o muerte a terceros y/o daños ocasionados a la propiedad de terceros, causados durante el giro normal de las actividades del asegurado, dentro del territorio colombiano y derivados de la construcción, Operación y mantenimiento de obras en la carretera Bogotá – Villavicencio de conformidad con el contrato de concesión 444 -94 y todas sus actas... .. incluyendo el uso de cuatro grúas, 3 ambulancias, 1 vehículo de rescate...



MAPFRE COLOMBIA

POLIZA

RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

CONCLUSION

[illegible]

2. La vigencia de la póliza está pactada desde 2014-06-10 al 2015-06-15.
3. El día 31 de marzo de 2015 tuvo lugar un accidente de tránsito en el que se vio involucrado el vehículo de placas UFS855.
4. Los demandantes tramitan actualmente la demanda de la referencia en contra de Coviandes SAS, en la que persiguen una indemnización a causa del fallecimiento del señor: NESTOR DAVID GUZMAN



TW

Señor
JUEZ 60 ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO
Bogotá D.C.

REF: Reparación Directa de Danitza Dominguez vs la Nación -
Ministerio de Transporte, Coviandes y otros. Radicado: 11001-3343060-
2017-00165-00 (Excepciones Previas)

CORRESPONDENCIA
RECIBIDA

2018 OCT 22 AM 8:35

OFICINA DE PLANO
JUZGADOS ADMINISTRATIVOS

236000

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

Primera: Ineptitud de la demanda por falta de los requisitos formales o por indebida acumulación de pretensiones – Numeral 7 del Artículo 97 CPC

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

1. Los artículos 161, inciso 3 del numeral 6 del artículo 180 del CPA y CA, y el artículo 36 de la ley 640 de 2001 son categóricos al exigir que se haya agotado en debida forma el requisito de procedibilidad para que el Juez de conocimiento pueda asumir el conocimiento del caso concreto. La consecuencia de no agotar el requisito de procedibilidad es el rechazo de la demanda.
2. Si bien el legislador no contempló la falta del requisito de procedibilidad como una excepción previa aplicable a los casos como el presente, en los que si bien, dicho requisito se encuentra en apariencia cumplido, no lo está en realidad, *por vicios internos de la audiencia*, los que no son observables a simple vista por el Juzgador, lo cierto es que presentado el caso de admitir la demanda cuando en realidad debería rechazarse, debe existir el mecanismo jurídico de remediar el asunto, y este es, de conformidad con la jurisprudencia, el trámite de las excepciones previas, entre otras razones porque el inciso 3 del numeral 6 del artículo 180 del CPA y CA preceptúa que el Juez debe dar por terminado el proceso, cuando en la misma audiencia advierta el incumplimiento de requisitos de procedibilidad.

Así lo han dispuesto varias Jurisprudencias, entre ellas: la del Tribunal Administrativo del Magdalena dentro del expediente 47-001-2333-000-2012-0013-01 – Magistrada ponente María Victoria Quiñonez Triana - Demandante Cleotilde Cantillo vs Cajanal dentro de la audiencia inicial de que habla el artículo 180 del CPA y CA, al resolver las excepciones previas propuestas por el demandado por no haber



agotado el requisito de procedibilidad. Aunque la Magistrada despacho desfavorablemente al demandado las excepciones, lo cierto fue que les dio trámite a la excepción previa.



TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DEL MAGDALENA

AUDIENCIA INICIAL

Artículo 180 ley 1437 de 2011

Expediente:	No.47-001-2333-000-2012-00013-01
Demandante:	CLEOTILDE CANTILLO DE CASTRO
Demandado:	CAJANAL E.I.C.E. - UGPP
Referencia:	N Y R. DEL DERECHO

SISTEMA DE ORALIDAD
-Ley 1437 de 2011 -

4. EXCEPCIONES PREVIAS.

La Magistrada ponente advierte de la revisión realizada al escrito de contestación de demanda, que la parte demandada - CAJANAL propuso las excepciones de 1. Inepta demanda: (i) Por falta de requisitos formales por no clasificar y enumerar los cargos de la demanda; (ii) Por no haber agotado el requisito de procedibilidad; (iii) Por falta del juramento estimatorio; (iv) Por no citar la Ley 1437 de 2.011. 2. Prescripción. 3. Caducidad. 4. Inexistencia de obligaciones reclamadas. 5. Compensación. 6. Buena fe. 7. Genéricas e innominadas.

4.2.4 Falta de agotamiento del requisito de procedibilidad

Advierte la Magistrada Ponente que si bien es cierto, esta situación no está establecida como excepción previa, ni identificada como las que deben resolverse en la audiencia inicial; se estima necesario pronunciarse sobre este tópico, por cuanto la misma el artículo 180 del C.P.A.C.A. indica que en caso de encontrarse que no se agotó el requisito de procedibilidad debe darse por terminado el proceso.

En similar sentido se pronunció el Tribunal Administrativo de Tunja al desatar una excepción previa propuesta por la demandada por falta del requisito de procedibilidad dentro de la audiencia inicial (artículo 180 CPA y CA), en auto del 4 de marzo de 2013 dictado dentro del proceso de Reparación Directa expediente 15 0012 33303 2012 0008 00 - Demandante Fernando Rodríguez Jiménez demandado Municipio de Tunja y Corpoboyacá. Si bien en esta oportunidad el Tribunal tampoco acogió la excepción, y en consecuencia la despachó desfavorablemente, si le dio trámite.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOYACÁ
DESPACHO No. 3 DE ORALIDAD

ACTA DE AUDIENCIA

AUDIENCIA INICIAL PREVISTA EN EL ARTÍCULO 180 CPACA

Magistrado Ponente: Dr. **FABIO IVÁN AFANADOR GARCÍA**

REFERENCIAS

Medio de control:
Expediente No.:
Demandante:
Demandado:

REPARACIÓN DIRECTA
2012-0008-00
FERNANDO RODRÍGUEZ JIMÉNEZ
MUNICIPIO DE TUNJA, CORPOBOYACÁ

Excepción perentoria de corte procedimental de falta agotamiento del requisito de procedibilidad de la conciliación, respecto del Concejo de Tunja, formulada por dicha corporación.

No tiene vocación de prosperar, porque su vinculación fue oficiosa, y tal vinculación no esté atada al cumplimiento del requisito de conciliación.

El motivo de la vinculación no es la integración del contradictorio, pues el municipio no es una persona jurídica. Su vinculación oficiosa obedece a la citación de una autoridad administrativa, que perteneciendo a la misma persona jurídica demandada, tiene vocación de colaborar con la administración de justicia y defender conjuntamente los intereses de la persona jurídica a la cual pertenece.

El despacho denegará la excepción perentoria de corte procedimental de falta de agotamiento del requisito de procedibilidad respecto del Concejo Municipal de Tunja.

3. Es pues claro que el Despacho debe pronunciarse sobre la presente solicitud, sea por vía de excepción previa o por mandato expreso del inciso tercero del numeral sexto del artículo 180 del CPA y CA., el cual contempla que dentro de los requisitos para admitir las demandas de Reparación Directa, exigidos por los artículos: numeral 1 del artículo 161 y el inciso 3 del numeral 6 del CPA y CA se encuentra el agotamiento, en legal forma, del trámite de la conciliación extrajudicial (requisito procedibilidad).
4. En el presente caso, Los demandantes: DERLINA GUZMAN PADILLA, JUAN CARLOS LOZANO CARDONA, MARA INES GUZMAN MEDINA, ESNAIRE JOSE GUZMAN MEDINA, NESTOR JAVIER GUZMAN MEDINA, KELLYS DEL SOCORRO GUZMAN MEDINA, HUGALVIS JAVIER JIMENEZ GUZMAN, HECTOR DAVID CARRILLO CONEO, DALILA AMARIS GUZMAN y VERONICA AMARIS GUZMAN, no se agotó el requisito de procedibilidad, habida cuenta de que no fueron incluidos en el desarrollo de la audiencia de conciliación llevada a cabo el 16 de mayo de 2017, en la Procuraduría 144 de Bogotá, tal como se desprende del acta de esta audiencia, en la que el apoderado de los convocantes se limitó a solicitar que se conciliaran las pretensiones de los demandantes: DANITZA ANGIE G. DOMINGUEZ AUDOR, KEINER DAVID GUZMAN DOMINGUEZ, ERNESTO GUZMAN PADILLA y ESTELA DEL SOCORRO



CARDONA HERRERA, de la cual copio en fotografía los siguientes apartes:

personería a los apoderados de la parte...
indicados en los poderes que aportan. Acto seguido la Procuradora con fundamento en lo establecido en el artículo 23 de la Ley 640 de 2001 en concordancia con lo señalado en el numeral 4 del artículo 44 del artículo 44 del Decreto 262 de 2000, declara abierta la audiencia e instruye a las partes sobre los objetivos, alcance y límites de la conciliación extrajudicial en materia contenciosa administrativa como mecanismo alternativo para la solución de conflictos. En este estado de la diligencia se concede el uso de la palabra a las partes para que expongan sucintamente sus posiciones, en virtud de lo cual la parte convocante manifiesta: Las pretensiones de la solicitud son: **PRIMERA** Se señale fecha y hora para que previa citación a los representantes legales de las entidades convocadas, se lleve a cabo AUDIENCIA DE CONCILIACIÓN

La primera va desde la ocurrencia del siniestro en que perdió la vida el señor NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA, y hasta la fecha de ejecutoria de la sentencia o conciliación que ponga fin al presente litigio. En tanto que la INDEMNIZACIÓN FUTURA, a favor de su esposa DANITZA ANGIE GERALDINE DOMINGUEZ AUDOR, y el menor KEINER DAVID GUZMAN DOMINGUEZ, hijo del hoy occiso, va desde el día siguiente al de la ejecutoria de la sentencia o conciliación que ponga fin al presente asunto. Para liquidar la INDEMNIZACIÓN DEBIDA y la FUTURA a la esposa sobreviviente deberá además, tenerse en cuenta la vida probable del fallecido por ser éste quien tenía la edad mayor al momento del suceso. (tenía 30 años de edad - le faltaban 45 años o 540 meses para llegar a la vida probable, en tanto ella tenía 24, según las tablas de supervivencia de la Superintendencia Financiera para las mujeres en Colombia. Para liquidar la INDEMNIZACIÓN DEBIDA y FUTURA a su menor hijo KEINER DAVID GUZMAN DOMINGUEZ, se debe tener en cuenta que éste al momento de la muerte de su padre, tenía 19 meses de edad, y además, que la obligación alimentaria de los padres a favor de sus hijos cesa cuando éstos cumplen 25 años de edad. Por lo tanto la indemnización debida y futura para la esposa del fallecido NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA, se estima en suma aproximada a los TRESCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS, (\$344'250.000.00)

C - DAÑO A LA VIDA DE RELACION:

- a) Reconocerán y pagarán las Convocadas a favor de la señora DANITZA ANGIE GERALDINE DOMINGUEZ AUDOR, en calidad de esposa del fallecido y al menor KEINER DAVID GUZMAN DOMINGUEZ, en calidad hijo del fallecido NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D.), para cada uno, por tal concepto, el equivalente en pesos a CIENTO (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes. SUBTOTAL 200 S.M.L.M.V.
- b) Reconocerán y pagarán las CONVOCADAS a favor de los señores ERNESTO GUZMAN PADILLA y ESTELA DEL SOCORRO CARDONA HERRERA, quienes obran en nombre propio en calidad de padres del fallecido NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D.), para cada uno, por tal concepto, el equivalente en pesos a CIENTO (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes. SUBTOTAL 200 S.M.L.M.V.

TOTAL 400 S.M.L.M.V.

5. Nótese que el apoderado de los Convocantes estableció con claridad las pretensiones objeto de la Conciliación, en las cuales no incluyó pretensión alguna a favor de DERLINA GUZMAN PADILLA, JUAN CARLOS LOZANO CARDONA, MARA INES GUZMAN MEDINA, ESNAIRE JOSE GUZMAN MEDINA, NESTOR JAVIER GUZMAN

MEDINA, KELLYS DEL SOCRORRO GUZMAN MEDINA, HUGALVIS JAVIER JIMENEZ GUZMAN, HECTOR DAVID CARRILLO CONEO, DALILA AMARIS GUZMAN y VERONICA AMARIS GUZMAN, por lo que hasta el momento no se ha agotado el requisito de procedibilidad respecto de estos demandantes, y en consecuencia, el proceso ha de terminar para ellos.

Por las anteriores razones, esto es porque no se agotó el requisito de Procedibilidad respecto de los demandantes DERLINA GUZMAN PADILLA, JUAN CARLOS LOZANO CARDONA, MARA INES GUZMAN MEDINA, ESNAIRE JOSE GUZMAN MEDINA, NESTOR JAVIER GUZMAN MEDINA, KELLYS DEL SOCRORRO GUZMAN MEDINA, HUGALVIS JAVIER JIMENEZ GUZMAN, HECTOR DAVID CARRILLO CONEO, DALILA AMARIS GUZMAN y VERONICA AMARIS GUZMAN, solicito al Despacho que se excluyan de esta contienda judicial, en contra de COVIANDES S.A.S.

Segunda: Transacción – Cosa Juzgada, falta de legitimidad para demandar por activa por Subrogación de las acciones y Pago total de la obligación.

En el presente asunto los demandantes: Danitza Angie Geraldine Domínguez Audor, el menor Keiner David Guzmán Domínguez, Ernesto Guzmán Padilla y Estella del Socorro Cardona Herrera fueron indemnizados en forma integral por los daños y perjuicios derivados del fallecimiento del señor NESTOR DAVID GUZMAN, razón por la cual desistieron de la querella, y en consecuencia ha de aplicarse el ultimo inciso del artículo 76 del CPP (Ley 906 de 2004), que dice: *"En cualquier caso el desistimiento se hará extensivo a todos los autores o partícipes del delito investigado, y una vez aceptado no admitirá retracta"*. Además, esta indemnización estuvo a cargo de la aseguradora de los causantes del daño (Logística del Caribe SAS, propietaria del vehículo agresor), de lo que se deriva, que: a) existe pago total de las indemnizaciones a que podían tener derecho los demandantes, b). Que quien es el verdadero responsable del daño, lo indemnizó, con lo cual reconoció su responsabilidad en el hecho, c). Que, ni en el contrato de transacción, ni en los memoriales en los que se anuncia la indemnización integral, se hizo reserva alguna por parte de los indemnizados, y d). que, con esta indemnización, por ministerio de la ley, los demandantes subrogaron sus acciones a favor de la aseguradora Allianz Seguros y de Logística del Caribe.

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

1. Los demandantes: Danitza Angie Geraldine Domínguez Audor, el menor Keiner David Guzmán Domínguez, Ernesto Guzmán Padilla y Estella del Socorro Cardona Herrera fijaron la totalidad de los perjuicios daños y perjuicios derivados del fallecimiento del señor NESTOR DAVID GUZMAN, en la suma de Trescientos Millones de Pesos Mda Cte (\$300.000.00).

2. Estas mismas personas fueron indemnizados en forma integral, por los daños y perjuicios derivados del fallecimiento del señor NESTOR DAVID GUZMAN, en la suma de Trescientos millones de pesos mda cte (\$300.000.000), tal como consta en los siguientes documentos.

- 2.1. Memorial radicado por los aquí demandantes: Danitza Angie Geraldine Domínguez Audor, el menor Keiner David Guzmán Domínguez, Ernesto Guzmán Padilla y Estella del Socorro Cardona Herrera ante la Fiscalía 18 Seccional de Villavicencio – Radicado: 253353101281201580006, en el que, dicen que fueron indemnizados en forma integral. (ver fotografía)



- 2.2. Memorial radicado en la misma fiscalía 18 Seccional de Villavicencio, suscrito por la apoderada de la Señora Danitza Geraldine, Ernesto Guzmán Padilla y Estella del Socorro Cardona Herrera, la abogada ANGELA MARIA LOPEZ CASTAÑO, en el que anuncia el Desistimiento de la acción en contra de los responsables del accidente en el que perdió la vida el señor NESTOR DAVID GUZMAN.

420

DEPARTAMENTO DE VILLAVICENCIO (META)
FISCALIA 18 SECCIONAL DE VILLAVICENCIO (META)
E.S.O.

REF. : RADICACION DESISTIMIENTO DEL PROCESO PENAL
POR EL DELITO DE HOMICIDIO CULPOSO EN ACCIDENTE
DE TRANSITO
INDICIADO : VIVIRIO DIAZ GERARDO
OCCISO : NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D.)

RADICADO: 253354101281-20158000E

En mi calidad de apoderada de la señor DANITZA AGIE GERALDIN DOMINGUEZ AUDOR victima dentro del proceso de la referencia, por medio del presente escrito me permito informar que mi representada ha desistido de manera voluntaria de continuar con el proceso penal que cursa en este despacho con ocasión al siniestro ocurrido el día 31 de Marzo de 2015 en la Via Bogota Villavicencio (Meta), teniendo en cuenta que se llegó a un acuerdo conciliatorio con la aseguradora ALLIANZ SEGUROS S.A., para lo cual me permito anejar los documentos que los soportan.

Anexos:

- Copia autenticada del desistimiento del proceso penal en referencia, debidamente firmado y autenticado por mi representada.
- Copia autenticada del contrato de transacción firmado por las partes interesadas.

Dona) señora: Fiscal.

Atentamente

ANGELA MARIA LOPEZ CASTAÑO
C.C. 55.912.551 de Cali
T.P. 117.450 del C.S. de la J.

- 2.3. Contrato de transacción en el que se, en uno de sus apartes dicen los aquí demandantes que han sido indemnizados integralmente, o sea en forma total y definitiva.

V. Los señores DANITZA AGIE GERALDIN DOMINGUEZ AUDOR, actuando en su calidad de esposa permanente del señor NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (q.e.p.d.) y en representación del señor KEINER DAVID GUZMAN DOMINGUEZ, ESTELA DEL SOCORRO CARDONA HERRERA y ERNESTO GUZMAN PADILLA, actuando como padres del señor NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (q.e.p.d.), manifiestan expresa libre y voluntariamente que han sido indemnizados integralmente, tanto en los perjuicios patrimoniales como extra-patrimoniales y que hasta saber de la indemnización, para los efectos legales a que haya lugar a la Fiscalía 18 Seccional de Villavicencio, bajo el radicado...

- A consecuencia de la valoración de la pérdida (daños materiales y extramatrimoniales), y del pago recibido por los demandantes, de manos de la aseguradora los demandantes desistieron de la querella, conforme al artículo 76 del C de P.P. (Ley 906 de 2004), lo que implica que ese desistimiento se extiende a quienes fueron autores o partícipes del delito.
- En el presente caso, los demandantes endilgan responsabilidad a las demandadas, lo que implicaría (de tener razón, que no la tiene), que en algún grado los demandados participamos en el delito o daño objeto de este proceso, y en consecuencia, se debe extender ese desistimiento, a Coviandes S.A.S. y los demás demandados.
- El presente desistimiento tiene los efectos que el artículo 2469 del CC otorga a la transacción, esto es que las partes terminan extrajudicialmente un litigio presente o futuro. El desistimiento (Léase transacción), recae, como en este caso, sobre la acción civil, tal como

lo prevé el artículo 2.472 del CC., y tiene los efectos de cosa juzgada conforme lo prevé el artículo 2483 del CC.

En sentencia de la acción de tutela T-118A/13, la Sala Segunda de Revisión de la Corte Constitucional, dijo sobre los efectos del contrato de transacción:

...* El artículo 1625 del Código Civil establece que la transacción es un modo de extinguir las obligaciones y nace a la vida jurídica como un acuerdo de voluntades (art. 2469 C.C.). Así las cosas, la transacción implica el pacto entre las partes de poner fin a un derecho de contenido dudoso o a una relación jurídica incierta, que surge de la intención de las partes de modificarla por una relación cierta y firme, con concesiones recíprocas. Además, de acuerdo con el artículo 2483 C.C., la transacción tiene efectos de cosa juzgada a menos que se configure un vicio que genere nulidad. En este orden de ideas, de acuerdo a lo establecido en el artículo 240 del Código de Procedimiento Civil, una de las formas de terminación previa el proceso, de forma total o parcial, es la transacción. Empero, es deber de las partes allegar al proceso el documento que la contenga y del juez precisar el alcance de la transacción. También señala el artículo mencionado, que el auto que resuelve la transacción parcial es apelable en efecto definitivo, y cuando es total, será en efecto suspensivo. Por su parte, la transacción se genera sólo entre las partes que acuerdan. Por tratarse de un contrato consensual, implica que si son varios los interesados en el pacto que se transige, a la luz del artículo 2484 C.C., no genera efectos, perjuicios o provecho para los otros, "(...) salvo, empero, los efectos de la novación en el caso de solidaridad," esto, por cuanto en las obligaciones solidarias, el acreedor puede perseguir de cualquiera el cumplimiento de la obligación completa. Así las cosas, el acreedor puede perseguir de todos los codeudores solidarios la totalidad de la obligación, pero si el acreedor sólo demanda a uno de ellos, no pierde el derecho a dirigirse contra los otros. Pero, si por ejemplo, por una transacción o conciliación en el curso de proceso, obtiene un pago parcial, la obligación se extingue para aquellos que acordaron y hasta el monto que concurra en el pago; y sólo se puede exigir del resto de los codeudores la parte de la obligación que no haya sido satisfecha al acreedor, a la luz del artículo 1572 del Código Civil. (Destacado fuera de texto)

6. Adicionalmente, la indemnización recibida implica que:

- 6.1. Que se trató de una indemnización integral, esto es que las víctimas fueron indemnizadas al 100% de sus derechos, y, que en consecuencia no pueden intentar nuevamente la misma indemnización. En este sentido se pronunció la Sala de Casación Penal de la Honorable Corte Suprema de Justicia en sentencia del 14 de junio de 2017, dictada dentro del proceso 47446 – Providencia SP8463-2017 M.P. Dr.: FERNANDO ALBERTO CASTRO CABALLERO, en la que dijo: ...*"[La Sala no acoge ese criterio, pues el carácter excluyente de la facultad de doble cobro -aun si no se hace efectivo el pago de la deuda- obedece también a la prohibición de abuso del derecho y a la extinción de las obligaciones por los modos previstos en la ley, para lo cual no se precisa de la facultad postrera de proponer excepciones... Si a lo anterior se agrega que dentro de todo el contexto normativo aparece claramente definido el carácter esencialmente civil de la reparación integral por los daños derivados del delito, en concreto cuando de compensaciones en dinero se trata, no puede concluirse nada distinto a que los titulares de la acción indemnizatoria no tienen autonomía total para ejercitar distintos procesos a fin de hacer efectivo el cobro de la obligación originaria, tanto más en los casos en los que se identifican cada uno de los factores y cuantías reclamadas en escenarios legales diferentes... «[...] la Sala indica que la exégesis del artículo 103, inciso segundo, del Código de Procedimiento Penal, no puede suponer la viabilidad del incidente de reparación integral sin importar que la víctima haya adelantado previamente otra acción legal para hacer efectivo el pago de los mismos*

componentes que a título de daño emergente y lucro cesante pretende reclamar ante el juez penal"]. En conclusión, para la Sala de Casación Penal de la Honorable Corte Suprema de Justicia, no es jurídica y legalmente viable, un doble cobro de indemnización, derivado de un solo hecho, en consecuencia, los demandantes que ya fueron indemnizados, carecen de legitimidad para demandar nuevamente, el pago de las indemnizaciones por las que ya fueron indemnizadas en forma integral.

- 6.2. Que operó la Subrogación a favor de la aseguradora en los derechos del asegurado contra las personas responsables del siniestro de que habla el artículo 1096 del C de Co. No se entiende cómo, si los demandantes establecieron una cuantía total de la pérdida, esto es una suma máxima, que cubría la integridad del daño, y, fueron indemnizados por esta suma de dinero, razón por la cual subrogaron el derecho que tenían contra quien consideraban era el causante del daño, a favor de la aseguradora que los indemnizó, con lo cual agotaron toda posibilidad de intentar una nueva indemnización, ahora intentan un nuevo proceso para cobrar lo que ya les fue pagado y, además recurriendo a acciones, que ya no les corresponden por haberlas cedido o subrogado por el hecho del pago; adicionalmente, a sabiendas de la víctima, no puede buscar la reparación simultáneamente ante dos jurisdicciones distintas.
- 6.3. Que los indemnizados, como lo dice textualmente el contrato de transacción, en forma expresa, libre y voluntariamente, fueron indemnizados integralmente. Esto es que el cien por ciento (100%) de la pérdida fue recuperada, tanto en los perjuicios materiales como en los inmateriales. El contrato habla de indemnización integral, no de indemnización parcial, con lo cual se entiende que no quedó daño o perjuicio alguno por indemnizar. ¿Cómo entonces, los demandantes (Danitza Angie Geraldine Domínguez Audor, el menor Keiner David Guzmán Domínguez, Ernesto Guzmán Padilla y Estella del Socorro Cardona Herrera), faltan a la verdad, esto es que habían sido previamente indemnizados y, vuelven a intentar la reparación del mismo daño del que ya fueron reparados?

En conclusión, los demandantes Danitza Angie Geraldine Domínguez Audor, el menor Keiner David Guzmán Domínguez, Ernesto Guzmán Padilla y Estella del Socorro Cardona Herrera, desistieron de la acción civil de que disponían para hacer efectivo su derecho a consecuencia de haber sido indemnizados en forma integral, esto es que se les reparó el 100% de la pérdida representada en el daño material y en los daños extramatrimoniales, razón por la cual, el desistimiento de la acción civil cobija a todos los demandados y adicionalmente, fueron resarcidos en su totalidad, los daños y perjuicios sufridos. Razón de más para que prospere la presente excepción.

Tercera: Solicito que se dé por terminado el proceso por incumplimiento del requisito de procedibilidad con base en el último inciso del numeral sexto del artículo 180 del CPA Y CA.

Sustento la presente solicitud sobre la base de los siguientes argumentos.

1. Por mandato expreso del inciso tercero del numeral 6 del artículo 180 del CPA y CA, el artículo ordena al Juez dar por terminado el proceso cuando advierta que existe incumplimiento de requisito de procedibilidad.
2. Como ya quedó demostrado en el presente caso, no se agotó el requisito de procedibilidad respecto de los siguientes demandantes: DERLINA GUZMAN PADILLA, JUAN CARLOS LOZANO CARDONA, MARA INES GUZMAN MEDINA, ESNAIRE JOSE GUZMAN MEDINA, NESTOR JAVIER GUZMAN MEDINA, KELLYS DEL SOCRORRO GUZMAN MEDINA, HUGALVIS JAVIER JIMENEZ GUZMAN, HECTOR DAVID CARRILLO CONEO, DALILA AMARIS GUZMAN y VERONICA AMARIS GUZMAN, por lo que solicito al señor Juez que termine el proceso por incumplimiento del requisito de procedibilidad como lo ordena el inciso tercero del numeral 6 del artículo 180 del CPA y CA.

Pruebas: Solicito al Despacho que decrete, practique y tenga como pruebas las siguientes:

1. Las existentes en el proceso.
2. Los documentos aportados en fotografías en este memorial.
3. Audiencia de Conciliación.

Del señor Juez,

JOSE ARTURO MORALES FERIA
CC 14.243.569
TP 63.572 CSJ

Doctor:

ALEJANDRO BONILLA ALDANA

JUEZ SESENTA ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ

E.

S.

D.

REF: MEDIO DE CONTROL REPARACION DIRECTA

EXPEDIENTE No. 11001-33-43-060-2017-00165-00

DEMANDANTE: DANITZA ANGIE GERALDINE DOMINGUEZ AUDOR Y OTROS

DEMANDADO: MINISTERIO DE TRANSPORTE-MINISTERIO DE DEFENSA-SOCIEDAD CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A.S-COVIANDES-INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS-INVIAS.

ALEXANDER BOLAÑOS POMELO, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 10.544.520 de Popayán, portador de la Tarjeta Profesional de Abogado No. 137790 del C.S.J., actuando en mi calidad de apoderado del **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVÍAS**, Establecimiento Público del Orden Nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, según poder conferido por la doctora **MARÍA VICTORIA URIBE DUSSÁN**, Jefe de la Oficina Asesora Jurídica, debidamente delegada para ello, a través de la Resolución No.08121 del 31 de diciembre de 2018, estando dentro del término legal, con el presente escrito presento contestación de la demanda en los siguientes términos:

I.-PARTE DEMANDADA Y DOMICILIO

El Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, con domicilio principal en la ciudad de Bogotá D.C. Oficinas en la Calle 25G No. 73B-90 Centro Empresarial Central Ponit Bogotá D.C, correo Electrónico njudiciales@invias.gov.co representante legal es el Director General, hoy Doctor JUAN ESTEBAN GIL CHAVARRIA, que tiene su domicilio en Bogotá D.C.

APODERADO DEL DEMANDADO Y SU DOMICILIO

ALEXANDER BOLAÑOS POMELO con domicilio en Bogotá D.C., con Oficina 401 del Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, Planta Central, Calle 25G No. 73B-90 Centro Empresarial Central Ponit, Bogotá D.C. correo Electrónico: abolanos@invias.gov.co

2.-PRETENSIONES DE LA DEMANDA

Según libelo demandatorio Capítulo II PRETENSIONES, el actor **DANITZA ANGIE GERALDINE DOMINGUEZ AUDOR Y OTROS**, pretende lo siguiente:

"2.- CONDENAS:

A.- POR PERJUICIOS MORALES

a) Reconocerán y pagarán las DEMANDADAS a favor de la señora **DANITZA ANGIE GERALDINE DOMINGUEZ AUDOR**, en calidad de esposa de fallecido y al menor **KEINER DAVID GUZMAN DOMINGUEZ**, en calidad hijo del fallecido **NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D.)**, o a quien sus derechos representen, para cada uno, el equivalente en pesos a CIENTO (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes. **SUBTOTAL: 200 S.M.L.M.V.**

b) Reconocerán y pagarán las DEMANDADAS a favor de los señores **ERNESTO GUZMAN PADILLA y ESTELA DEL SOCORRO CARDONA HERRERA**, quienes obran en nombre propio en calidad de padres del fallecido **NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D.)**, para cada uno, el equivalente en pesos a CIENTO (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes. **SUBTOTAL: 200 S.M.L.M.V.**

c) Reconocerán y pagarán las DEMANDADAS a favor de la señora **DERLINA GUZMAN PADILLA**, quien obra en nombre propio en calidad de tía paterna del fallecido **NESTOR DAVID GUZMAN**

d) **CARDONA, (Q.E.P.D.)**, el equivalente en pesos a CINCUENTA (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. **SUBTOTAL: 50 S.M.L.M.V.**

e) Reconocerán y pagarán las DEMANDADAS a favor de los señores **JUAN CARLOS LOZANO CARDONA**, quien obra en el presente asunto en nombre propio y en calidad de hermano materno del fallecido **NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D.)**; **MARA INES GUZMAN MEDINA**, **ESNAIRE JOSE GUZMAN MEDINA**, **NESTOR JAIVER GUZMAN MEDINA**, y **KELLYS DEL SOCORRO GUZMAN MEDINA**, quienes obran en el presente trámite en nombre propio y en calidad de hermanos paternos del fallecido, para cada uno, el equivalente en pesos a CINCUENTA (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. **SUBTOTAL: 250 S.M.L.M.V.**

f) Reconocerán y pagarán las DEMANDADAS a favor de los señores **HUGALVIS JAVIER JIMENEZ GUZMAN y RECTOR DAVID CARRILLO CONEO**, quienes obran en el presente asunto, como primos del fallecido, para cada uno, el equivalente en pesos a CINCUENTA (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. **SUBTOTAL: 100 S.M.L.M.V.**

- 1) Reconocerán y pagarán las DEMANDADAS a favor de las señoras **DALILA y VERONICA CRISTINA AMARIS GUZMAN**, quienes obran en el presente trámite conciliatorio en nombre propio, en calidad de primas del fallecido, para cada una, el equivalente en pesos a CINCUENTA (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. **SUBTOTAL: 100 S.M.L.M.V. TOTAL, PERJUICIOS MORALES: NOVECIENTOS (900) SALARIOS MINIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES.**

B.- POR CONCEPTO DE PERJUICIOS MATERIALES

DAÑO EMERGENTE: (INDEMNIZACION DEBIDA Y FUTURA).

Se reclaman con fundamento en que, al momento de la muerte, el señor **NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D.)**, éste se hallaba en la plenitud de su vida productiva pues tenía 30 años de edad, y laboraba como Soldado Profesional de la Infantería de Marina, destinado a prestar sus servicios en el Distrito Militar No. 12 de Villavicencio en actividades de incorporación de nuevas unidades a la institución militar, labor por la cual percibía un salario mensual de **UN MILLON SETECIENTOS MIL PESOS (\$1'700.000.00)**, más el 25% por concepto de prestaciones sociales, y

porque es evidente que su fallecimiento ha causado un grave detrimento económico a su núcleo familiar, conformado por su esposa e hijo supervivientes. La privación del ingreso que podía generar y por ende el menoscabo del apoyo económico a su esposa e hijo, debe ser indemnizada a ellos por las entidades **DEMANDADAS**, conforme lo ha establecido de manera clara y reiterada la jurisprudencia del H. Consejo de Estado.

Por tal razón y atendiendo los criterios jurisprudenciales aplicables a estos casos, la base para efectuar la liquidación de la **INDEMNIZACION DEBIDA Y LA INDEMNIZACION FUTURA**, es el salario que devengaba el hoy occiso como Infante de Marina, labor por la cual percibía un salario mensual de **UN MILLON SETECIENTOS MIL PESOS (\$1'700.000.00)**, incrementado en un 25% por concepto de **PRESTACIONES SOCIALES**, ejercicio que nos arroja y total de **DOS MILLONES CIENTO VEINTICINCO MIL PESOS (\$2'125.000.00)**.

Entonces para determinar la base para liquidar la **INDEMNIZACIÓN DEBIDA Y LA INDEMNIZACIÓN FUTURA** debemos tomar el anterior consolidado y descontarle el 40% que la jurisprudencia estima, destinaba el hoy occiso para su subsistencia, quedando entonces un monto de \$1'275.000.00 para liquidar la indemnización debida y futura a su esposa e hijo.

La anterior suma se divide en dos (para su esposa e hijo), y el guarismo resultante será la base para calcular la **INDEMNIZACION DEBIDA y FUTURA** a favor de la esposa e hijo sobrevivientes, a razón de \$637.500.00, para cada uno.

La primera va desde la ocurrencia del siniestro en que perdió la vida el señor **NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA, (Q.E.P.D.)**, y hasta la fecha de ejecutoria de la sentencia o conciliación que ponga fin al presente litigio.

En tanto que la INDEMNIZACIÓN FUTURA, a favor de su esposa **DANITZA ANGIE GERALDINE DOMINGUEZ AUDOR**, y el menor **KEINER DAVID**

GUZMAN DOMINGUEZ, hijo del hoy occiso, va desde el día siguiente al de la ejecutoria de la sentencia o conciliación que ponga fin al presente asunto.

Para liquidar la INDEMNIZACIÓN DEBIDA y la FUTURA a la esposa sobreviviente deberá además, tenerse en cuenta la vida probable del fallecido por ser éste quien tenía la edad mayor al momento del suceso; (tenía 30 años de edad), por lo tanto le faltarían 45 años o 540 meses para llegar a la vida probable, en tanto ella tenía 24; ello, según las tablas de supervivencia de la Superintendencia Financiera para las mujeres en Colombia.

Para liquidar la INDEMNIZACIÓN DEBIDA y FUTURA a su menor hijo KEINER DAVID GUZMAN DOMINGUEZ, se debe tener en cuenta que éste al momento de la muerte de su padre, tenía 19 meses de edad, y además, que la obligación alimentaria de los padres a favor de sus hijos cesa cuando éstos cumplen 25 años de edad.

Por lo tanto, la indemnización debida y futura para la esposa del fallecido NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA, se estima en suma aproximada a los TRESCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS, (5344'250.000.00)

C.- DAÑO A LA VIDA DE RELACION:

- a) Reconocerán y pagarán las DEMANDADAS a favor de la señora DANITZA ANGIE GERALDINE DOMINGUEZ AUDOR, en calidad de esposa del fallecido y al menor KEINER DAVID GUZMÁN DOMINGUEZ, en calidad hijo del fallecido NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D.), para cada uno, por tal concepto, el equivalente en pesos a CIEN (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes. SUBTOTAL: 200 S.M.L.M.V.
- b) Reconocerán y pagarán las DEMANDADAS a favor de los señores ERNESTO GUZMAN PADILLA y ESTELA DEL SOCORRO CARDONA HERRERA, quienes obran en nombre propio en calidad de padres del fallecido NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D.), para cada uno, por tal concepto, el equivalente en pesos a CIEN (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes. SUBTOTAL: 200 S.M.L.M.V.

————— TOTAL: 400 S.M.L.M.V.

3.-INTERESES

Las entidades demandadas cancelarán a los actores, sobre las anteriores condenas, INTERESES MORATORIOS partir de la ejecutoria de la sentencia o auto aprobatorio de la conciliación judicial que

ponga fin al presente proceso, y hasta cuando efectivamente se produzca el pago. (Inciso 3° del Art. 192 del C.P.A.C.A.).

3.-OPOSICIÓN A LAS PRETENSIONES

De acuerdo con las pretensiones aquí contenidas, a los hechos y a las pruebas aportadas con la demanda y que se aporten en el transcurso del proceso, manifiesto al señor Juez, que me opongo a todas y cada una de las pretensiones invocadas por el actor, toda vez, que no le asiste fundamentos de hecho y de derecho en que se soporten las mismas.

La oposición a las pretensiones se fundamenta en que no existe prueba que establezca que el accidente ocurrió por falla o falta del servicio, esto es, no está probado que la vía o su estado sea la causa necesaria o determinante del accidente, no está probadas las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurre el accidente, por el contrario, está probado que de conformidad con la constancia del Informe Policial de Accidentes de Tránsito No. C00137870 del 31 de marzo de 2015, prueba aportada por la Accionante, y suscrita por el Agente de Tránsito encargado de levantar el informe PT MANUEL MURILLO GUALTEROS, la probable causa del accidente de tránsito para el TRACTO CAMION DE PLACAS UFS855, es la distinguida con el número 157 que consiste en una posible falla en el sistema de frenos.

De otra parte, dentro del dictamen pericial del Técnico de Automotores de la Fiscalía General de la Nación ratifica lo dicho pro el Agente de Tránsito descrito anteriormente, toda vez que la tractomula causante del siniestro efectivamente presentaba sobrecarga, graves fallas mecánicas, e incumplía las normas de tránsito par esta clase de vehículos de carga, pues traía uno de los troques traseros suspendido, lo cual hizo que su capacidad de carga disminuyera, conforme se acredita con los documentos y pruebas que apporto el demandante.

La conducta asumida por el conductor del vehículo TRACTO CAMION de placas UFS855, señor GERARDO VIVEROS DIAZ, como consta en el informe Policial de Accidentes de Tránsito No. C00137870 del 31 de marzo de 2015, prueba aportada por la Accionante, y suscrita por el Agente de Tránsito encargado de levantar el informe PT MANUEL MURILLO GUALTEROS, lo cual es corroborado por la Autoridad Competente al momento del levantamiento del presunto Accidente, que hoy nos ocupa y que quedo establecida como la probable causa del accidente de tránsito para el TRACTO CAMION DE PLACAS UFS855, es la distinguida con el número 157 que consiste en una posible falla en el sistema de frenos.

De igual forma quedo estipulado dentro del dictamen pericial del Técnico de Automotores de la Fiscalía General de la Nación ratifica lo dicho por el Agente de

Tránsito descrito anteriormente, toda vez que la tractomula causante del siniestro efectivamente **presentaba sobrecarga, graves fallas mecánicas, e incumplía las normas de tránsito par esta clase de vehículos de carga, pues traía uno de los troques traseros suspendido, lo cual hizo que su capacidad de carga disminuyera.**

Así mismo dentro del informe pericial que elaboro el I.T. GERMAN BLANCO CAÑON BLANCO, técnico de automotores de la UNIDAD DITRA GRUPO UNIDAD BASICA INVESTIGACION CRIMINAL DETRA DE CUN, quien da cuenta que el tractocamión siniestrado al momento del accidente tenía uno de los troques traseros suspendido, lo cual acarreo una sobrecarga que acarreo la falla al sistema de frenos, y desencadeno el fatal accidente, información que se encuentra dentro del informe del proceso penal y que esta aportado en el expediente.

Llamamos en este punto la atención del despacho, en el sentido de que igualmente Se erige como una causal eximente de responsabilidad el hecho de un tercero, desarrollado por el conductor del tractocamión de placas **UFS855**. Pero es igualmente imputable la conducta, a la imprudencia y violación de reglamentos por parte del conductor, quien en efecto desplegó imprudentemente la conducta que generó el presunto accidente, erigiéndose tal conducta como culpa de un tercero, que a su vez configura causas que exoneran de cualquier responsabilidad a mi defendida Instituto Nacional de Vías - INVIAS.

En tal sentido se manifestó la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, cuando mediante sentencia de febrero 29 de 1964 indicó: "El error de conducta (...) constituiría lo que la doctrina llama el hecho de un tercero, que la jurisprudencia considera que se comprende dentro de la intervención de un elemento extraño La intervención de este elemento extraño configura una causal de irresponsabilidad del demandado. Siempre que el hecho del tercero tenga con el daño sufrido por la víctima una relación exclusiva de causalidad, pues en tal supuesto la culpa del demandado es extraña al perjuicio". (Cas. G.J. Tomo 1062271 pág. 163. Resalta la Sala).

La anterior afirmación se desprende de lo plasmado en los documentos que anteceden como son los Informes Policial de Accidentes de Tránsito No. C00137870 del 31 de marzo de 2015, prueba aportada por la Accionante, y suscrita por el Agente de Tránsito encargado de levantar el informe PT MANUEL MURILLO GUALTEROS, **la probable causa del accidente de tránsito para el TRACTO CAMION DE PLACAS UFS855, es la distinguida con el número 157 que consiste en una posible falla en el sistema de frenos.** el dictamen pericial del Técnico de Automotores de la Fiscalía General de la Nación ratifica lo dicho por el Agente de Tránsito descrito anteriormente, toda vez que la tractomula causante del siniestro efectivamente **presentaba sobrecarga, graves fallas mecánicas, e incumplía las normas de tránsito par esta clase de vehículos de carga, pues traía uno de los troques traseros suspendido, lo cual hizo que su capacidad de carga disminuyera** pruebas que obran en (dentro del traslado de la demanda), que fue aportado por el actor y que reposa en el expediente, luego es claro concluir

que el accidente que se produce o no tuvo como causa necesaria o determinante el estado de la vía, si no que el mismo se produce por culpa del tercero conductor por invasión de carril.

En cuanto a los daños materiales pretendidos en la demanda, corresponde al actor aportar al proceso las probanzas de los mismos.

Desde el punto de vista legal y el desarrollo jurisprudencial, para establecer la responsabilidad de la administración por omisión, como es lo pretendido en esta demanda, por falla o falta del servicio, debe cumplirse con una serie de requisitos, que originarían imputación de responsabilidad, requisitos que brillan por su ausencia

en las pruebas aportadas al informativo.

Al respecto, y para que nazca para la administración pública la responsabilidad patrimonial por daño a sus administrados, se debe configurar unos requisitos, los cuales la más alta corporación de lo contencioso administrativo en su desarrollo jurisprudencial ha reiterado: "Cuando el Estado, en desarrollo de sus funciones incurre en la llamada "FALTA O FALLA DEL SERVICIO" o mejor aún falla o falta de la administración, trátase de... omisiones... requiere:

- a) Una falta o falla del servicio o de la administración, por omisión, retardo irregularidad, ineficiencia o ausencia...
- b) Un daño, que implica la lesión o perturbación de un bien protegido por el derecho...
- c) Una relación de causalidad entre falta o falla de la administración y daño, sin la cual aún demostrada falta o falla del servicio, no habrá lugar a la indemnización" (C.E., Sec. Tercera. Sent. oct.28/76).

Es claro, que en este proceso los requisitos antes formulados no se cumplen, luego, las pretensiones no deben prosperar y así muy respetuosamente solicito al señor Juez, despacharlo.

Solicito al señor Juez, condenar en costas y costos del proceso, y a las agencias en derecho a que haya lugar, al demandante **DANITZA ANGIE GERALDINE DOMINGUEZ AUDOR Y OTROS.**

4.-MANIFESTACIÓN SOBRE LOS HECHOS DE LA DEMANDA

Me referiré a los hechos, en el mismo orden en que fueron presentados en el libelo de demanda.

AL HECHO 1- al 8- Al INVIAS No le consta, la existencia de la Uniones Maritales, extramatrimoniales, matrimoniales, descritas en este hecho, así como los hijos dentro de la misma. Para estos efectos, manifiesto que el INVIAS, se atiene al contenido de los documentos que soportan la demanda, según sea el valor probatorio que les otorgue el Despacho, de igual manera corresponde al actor la carga de la prueba y me atengo a lo que resulte probado.

AL HECHO 9- Al INVIAS No le consta, la existencia de momentos de alegría y regocijo etc., descritas en este hecho, así como los hijos dentro de la misma. Para estos efectos, manifiesto que el INVIAS, se atiene al contenido de los documentos que soportan la demanda, según sea el valor probatorio que les otorgue el Despacho, de igual manera corresponde al actor la carga de la prueba y me atengo a lo que resulte probado.

AL HECHO 10- Se reitera que al INVIAS No le consta, que la víctima al momento del presunto accidente se desempeñara como Soldado Profesional y mucho menos lo que recibía como salario mensual, descritas en este hecho. Para estos efectos, manifiesto que el INVIAS, se atiene al contenido de los documentos que soportan la demanda, según sea el valor probatorio que les otorgue el Despacho, de igual manera corresponde al actor la carga de la prueba y me atengo a lo que resulte probado.

AL HECHO 11- Se reitera que al INVIAS No le consta, que la víctima del presunto accidente laborara en Villavicencio ni mucho menos que las razones de su viaje fura visitar a su esposa, descritas en este hecho. Para estos efectos, manifiesto que el INVIAS, se atiene al contenido de los documentos que soportan la demanda, según sea el valor probatorio que les otorgue el Despacho, de igual manera corresponde al actor la carga de la prueba y me atengo a lo que resulte probado.

AL HECHO 12- Se reitera que al INVIAS No le consta, que la víctima del presunto accidente viajara a la ciudad de Bogotá, descritas en este hecho. **De igual forma nos atenemos a lo confesado por el apoderado, y específicamente a la imputación que él hace sobre el vehículo que colisiona camión marca CHEVROLET KODIAC 157 de placas UFS855, colisión que causa la muerte a su defendido, lo anterior conforme a lo estipulado en el artículo 193 del C.G.P.** Para estos efectos, manifiesto que el INVIAS, se atiene al contenido de los documentos que soportan la demanda, según sea el valor probatorio que les otorgue el Despacho, de igual manera corresponde al actor la carga de la prueba y me atengo a lo que resulte probado.

AL HECHO 13- No es un hecho, un análisis realizado por el abogado demandante, el cual le imputa toda la responsabilidad por culpa del tercero Conductor del vehículo el cual perdió los frenos e invadió el carril contrario

De igual manera nos atenemos a lo confesado por el apoderado conforme a lo reglado en el artículo 193 del C.G. P. " el vehículo de placas UFS 855, causante

del accidente de tránsito que le ocasiono la muerte al señor GUZMAN CARDONA, perdió los frenos, invadió el carril contrario y arrollo violentamente el bus en que se desplazaba el hoy occiso, y era conducido por el señor GERARDO VIVEROS DIAZ (Q.E.P.D.) (...)"

AL HECHO 14- No es un hecho, es la manifestación del abogado y nos atenemos a lo confesado por el apoderado conforme lo estipulado en el artículo 193 del C.G. P., respecto del informe Policial de Accidente de Tránsito No. C000137870, del 31 de marzo de 2015, en el cual quedó plasmado la posible infracción distinguida con el número 157, que corresponde en una posible falla en el sistema de frenos.

AL HECHO 15- No es un hecho, es la manifestación y análisis del abogado, y nos atenemos a lo confesado por el apoderado conforme a lo estipulado en artículo 193 del C.G. P., respecto del informe Técnico de Automotores de la Fiscalía, que indica que se ratifica lo plasmado por el PT. Manuel Murillo Gualteros, en su informe del Accidente de Tránsito No. C000137870, del 31 de marzo de 2015, en el cual quedó plasmado la posible infracción distinguida con el número 157, que corresponde en una posible falla en el sistema de frenos.

AL HECHO 16- No es un hecho, es la manifestación y análisis del abogado, y nos atenemos a lo confesado por el apoderado conforme a lo estipulado en artículo 193 del C.G. P. respecto del informe pericial de que elaboro el I.T. GERMAN CANON BLANO, técnico de la Unidad DITRA grupo de unidad básica de investigación criminal SETRA DECUN, en cual quedó plasmado que el tracto camión siniestrado al momento del accidente, tenía uno de los troques traseros suspendidos, lo cual acarreo una sobrecarga que acarreo la falla al sistema de frenos y desencadeno el fatal accidente.

AL HECHO 17- No es un hecho, se refiere un informe sobre la capacidad de carga del remolque al momento del accidente, y nos atenemos a lo confesado por el apoderado conforme a lo estipulado en artículo 193 del C.G. P. el cual demuestra la infracción de lo establecido en la Resolución No. 004100 de 2004, expedida por el Ministerio de Transporte, la cual determina el peso y las dimensiones de los vehículos de carga, sin embargo, hay que aclarar que la carga que lleva el vehículo es responsabilidad del dueño del vehículo y de su conductor.

AL HECHO 18- No es un hecho, es el análisis y las conclusiones del abogado, respecto de la capacidad de carga del remolque al momento del accidente, el cual demuestra la infracción de lo establecido en la Resolución No. 004100 de 2004, expedida por el Ministerio de Transporte, la cual determina el peso y las dimensiones de los vehículos de carga.

AL HECHO 19- No me consta lo narrado por el demandante.

AL HECHO 20- Se reitera que al INVIAS No le consta, que el núcleo familiar se haya visto afectado por el presunto accidente. Para estos efectos, manifiesto que el INVIAS, se atiene al contenido de los documentos que soportan la demanda, según sea el valor probatorio que les otorgue el Despacho, de igual manera corresponde al actor la carga de la prueba y me atengo a lo que resulte probado.

AL HECHO 21- No es un hecho, es una solicitud de vinculación como demandado al **CONCESIONARIO VIAL DE LOS ANDES**, por ser el **CONCESIONARIO RESPONSABLE DEL MANTENIMIENTO Y CUIDADO DE LA VÍA** dada en concesión.

AL HECHO 22- No es un hecho, la representación deberá probarse y además que este ajustada a derecho. Para estos efectos, manifiesto que el INVIAS, se atiene al contenido de los documentos que soportan la demanda, según sea el valor probatorio que les otorgue el Despacho, de igual manera corresponde al actor la carga de la prueba y me atengo a lo que resulte probado.

5.-FRENTE A LA ESTIMACIÓN RAZONADA DE LA CUANTÍA:

Se observa en el libelo de demanda, que la parte actora los tasa en la suma de \$344.250.000,00 de pesos, los cuales incluye, los perjuicios que se causen con posterioridad a la presentación del libelo de demanda, y el lucro cesante futuro, y en las cantidades discriminadas en el acápite en comento.

En lo que respecta a los hechos, en una vía, que NO está a cargo del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS -INVIAS, no le corresponde entrar a responder configurándose Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva,

6.-FRENTE A LAS PRUEBAS

En lo que respecta, al llamado registro fotográfico aportado como prueba en el acápite correspondiente, del tan citado libelo de demanda, el artículo 243 del Código General del Proceso, expresa sobre las distintas clases de documentos, lo siguiente:

*"Son documentos, los escritos, impresos, planos, dibujos, cuadros, mensaje de datos, **fotografías** cintas cinematográficas, discos, grabaciones magnetofónicas, video, grabaciones, radiografías, talones, contraseñas, cupones, etiquetas, sellos y en general, todo objeto mueble que tenga carácter representativo o declarativo, y las inscripciones en lápidas, monumentos, edificios o similares.*

Los documentos son públicos o privados. Documentos públicos es el otorgado por el funcionario público en ejercicio de su cargo o con su intervención..."

Documento privado es el que no reúne los requisitos para ser documento público., cuya disposición fue recogida en el artículo 243 del Código General del Proceso.

De ahí, que las fotografías aportadas aquí por la parte actora, las cuales, no pueden ser valoradas como pruebas documentales, en consideración que no reúnen los requisitos para ello, para lo cual, debe determinarse su origen, esto es, la autoría de las mismas; lugar y época en que fueron tomadas las fotos o ratificadas, reconocidas por testigos o cotejadas con otros medios de prueba, el lugar exacto al que efectivamente corresponden, y debe haber certeza de que correspondan al hecho causante del daño por el cual se solicita la reparación.

¡Nótese Bien!, Con todo respeto Señor Juez, que la parte actora NO aporta la más mínima prueba del estado de la vía, de sus características, del estado climático o del tiempo al momento de ocurrencia de los hechos, del estado mecánico del automotor previo al accidente (prueba técnico-mecánica) cuyo modelo es del año 2003.

7. EXCEPCIONES

Para que sean resueltas en la respectiva etapa procesal (Artículo 179 numeral 6 del CPACA) y con fundamento en el artículo 175, numeral 3 y s.s. del CPACA, propongo como excepciones las siguientes:

7.1. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA:

Naturaleza Jurídica de INVIAS:

Previo a lo anterior y para mayor comprensión de lo señalado por la parte actora, se considera pertinente, poner en conocimiento de la parte demandante, como del Despacho, la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Vías, su objetivo, y funciones del mismo.

Según el artículo 52 del Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, por el cual se reestructuró el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte, y se suprimen, fusionan y reestructuran entidades de la rama ejecutiva del Orden Nacional, señal lo siguiente: "...Reestructurase el Fondo Vial Nacional como el Instituto Nacional de Vías, **establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonio propio y adscrito al Ministerio de Transporte.**

Asimismo, el artículo 53 del Decreto precitado señala que el "Objetivo del Instituto Nacional de Vías ejecutar las políticas y proyectos relacionadas con la infraestructura vial a cargo de la Nación en lo que se refiere a carreteras"

Lo anterior, de conformidad con lo indicado en el artículo 70 y ss de la Ley 489 de 1998, por la cual se dictan normas de organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, con el objeto de regular el ejercicio de la función administrativa, determina la estructura y define los principios y reglas básicas de la organización y funcionamiento de la administración pública.

Es de indicar, que mediante Decreto No. **2618 del 13 de noviembre de 2013, por el cual se modificó la estructura del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS**, y actualmente vigente, señala en el Artículo Primero, lo siguiente:

Artículo 1º. Objeto del Instituto Nacional de Vías (Invias)

El Instituto Nacional de Vías (INVIAS) tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte. (Lo subrayado fuera de texto)

En su artículo segundo del decreto precitado, se indican las funciones generales de INVÍAS, donde se señalan entre otras, la siguiente:

"2.1 Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte." (Lo subrayado fuera de texto)

Por su parte, el Decreto 1800 del 26 de junio de 2003, creó el Instituto Nacional de Concesiones –INCO y el Decreto 4165 de 2011, que crea la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)-, dejando bajo su responsabilidad **la red vial concesionada**, con tal carácter se encuentra la vía que de Bogotá D.C. conduce a la ciudad de Villavicencio que comprende el tramo donde presuntamente ocurrieron los hechos que fundamentan el presente medio de control.

Con la Resolución No. 3187 de 1 de septiembre de 2003, el Instituto Nacional de Vías –INVIAS-, en cumplimiento de mandato legal del Decreto 1800 de 2003, cedió y subrogó al Instituto Nacional de Concesiones –INCO-, a título gratuito el contrato No. 444 de 2 de agosto de 1994, celebrado con el Concesionario CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES -COVIANDES- dentro del cual se tiene como objeto: *"Realizar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, la operación del sector Santafé de Bogotá - Puente Real (Km. 25+500) y el mantenimiento y operación del sector Puente real (Km. 25+500) – Villavicencio"*.

De lo anterior se colige sin mayor esfuerzo, que el Instituto Nacional de Vías –INVIAS-, no tiene bajo su égida y responsabilidad el sector de vía, en donde presuntamente ocurrieron los hechos motivo de esta medio de control.

La materialización de la cesión y subrogación se realiza a través de la entrega de la vía BOGOTÁ – VILLAVICENCIO, contenida en el acta No. 49 de 2005.

De todo lo expuesto a lo largo de este escrito en referencia a la imposibilidad de endilgar responsabilidad alguna a quien cedió y subrogó su posición dentro de una relación contractual, así como a la situación fáctica de encontrarse la vía Bogotá Villavicencio en cabeza y bajo responsabilidad del Instituto Nacional de Concesiones -INCO- hoy (ANI), y el CONCESIONARIO VIAL DE LOS ANDES S.A. – COVIANDES S.A., correlativamente se infiere que la excepción propuesta está llamada a prosperar y así solicito respetuosamente a la señor Juez Treinta y Dos

Administrativo, declararlo al momento de resolver de fondo la demanda.

No obstante, este planteamiento exceptivo, a continuación, como medio de defensa de la Administración Pública, para el caso representado por el Instituto Nacional de Vías- INVIAS, para ser resueltas en la etapa procesal respectiva, planteo las siguientes excepciones:

7.2. INEXISTENCIA DE OBLIGACION POR PARTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.

Esta excepción se desprende, como consecuencia de la falta de legitimidad en la causa por pasiva del Instituto Nacional de Vías, luego el centro de imputación de responsabilidad presuntamente recaería en el Instituto Nacional de Concesiones – INCO- en virtud de la cesión y subrogación del contrato No. 444 de 1994, y este con el CONCESIONARIO VIAL DE LOS ANDES – COVIANDES, pues ante dichas figuras, el INVIAS en calidad de antiguo contratante se sustrajo de la relación jurídica y como mismo, no ostenta obligación contractual alguna dentro de dicha relación negocial, pues como se explicó en el acápite referente a la cesión y subrogación contractual, el INVIAS dejó de estar comprometido con el cumplimiento de la prestación objeto del citado contrato, ni de las obligaciones que nazcan por cualquier circunstancia en favor de terceros.

De lo anterior se concluye que la excepción propuesta está llamada a prosperar y así solicito respetuosamente a la señora Juez, declararlo al momento de resolver de fondo la demanda.

7.3. INEXISTENCIA DE LA FALLA O FALTA DEL SERVICIO

El actor fundamenta su reclamación en la falla o falta del servicio, por omisión, al asegurar que la administración dejó de cumplir con la obligación de dar cumplimiento a la Resolución No. 04100 de 2004, Resolución expedida por el Ministerio de Transporte por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones

en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera para su operación normal en la red vial a nivel nacional, sin embargo, la misma posee una serie de elementos que deben ser plenamente establecidos, para poder indilgar la responsabilidad de la administración, en este caso del Instituto Nacional de Vías-INVIAS.

Las omisiones son abstenciones de la administración en el cumplimiento de sus funciones, que constituyen parte de los hechos mismos en los cuales se puede fundamentar la demanda y los cuales deben ser probados a lo largo del proceso para que esta prospere. Luego no se puede considerar realidad histórica del proceso una u otra norma o elaboración jurídica que se pretenda invocar, para soporte de las pretensiones, sino los hechos narrados en ese proceso y ocurridos dentro de un tiempo y un espacio dados, los cuales, como se dijo anteriormente, deben estar plenamente probados.

El demandante, pretende que la Administración en cabeza del INVIAS, sea el responsable de una actividad de vigilancia en las estaciones de peaje y sobre la carga expuesta que cada vehículo de carga lleva, sin apartarse que el primer responsable de la carga parte del mismo propietario del vehículo, segundo el responsable de lo que carga es el conductor del vehículo, este es el conocedor de su vehículo y de la carga que debe llevar, la vigilancia en las carreteras nacionales la tiene la POLICIA NACIONAL, en cabeza de la Policía de Carreteras.

Como se dijo anteriormente, era una vía cuyas características eran conocidas por la víctima por su frecuente transitar, por el transporte de carga, la actividad peligrosa de conducción que lo obligaba a tomar medidas necesarias en protección de su propia integridad personal, medidas que no fueron tomadas, colocándose por su propia culpa en circunstancias de peligro.

De otro lado, es cierto que la Constitución Política colombiana, consagra que las autoridades de la república están para proteger la vida, honra y bienes de los ciudadanos, no es menos cierto, que la norma superior, también establece, que ese mismo ciudadano, no solo debe respetar la vida e integridad física de los demás, sino que debe respetar su propia integridad y vida, que lo obliga a tomar todas las medidas necesarias, cuidados y precauciones respectivas, para el cumplimiento de esa obligación, más a aún, que era conocedor del lugar por donde transitaba, lo que parece **NO** haber tomado el actor, como presunta víctima de una presunta conducta omisiva de la administración.

Para el caso que nos ocupa, es necesario retornar a la idea de que la obligación de resarcir un perjuicio material o moral por parte de la administración surge de la concurrencia de tres elementos: daño antijurídico, el acto o hecho generador y la relación de causalidad entre este y aquel.

Desde el punto de vista jurisprudencial el aspecto propuesto es recogido en forma reiterada por sentencia del Honorable Consejo de Estado y pilar de la creación de la teoría de la falla o falta del servicio: "Cuando el Estado, en desarrollo de sus funciones incurre en la llamada "FALTA O FALLA DEL SERVICIO" o mejor aún falla o falta de la administración, trátase de... omisiones... requiere:

- a) Una falta o falla del servicio o de la administración, por omisión, retardo irregularidad, ineficiencia o ausencia...
- b) Un daño, que implica la lesión o perturbación de un bien protegido por el derecho...
- c) Una relación de causalidad entre falta o falla de la administración y daño, sin la cual aún demostrada falta o falla del servicio, no habrá lugar a la indemnización" (C.E., Sec. Tercera. Sent. oct.28/76)

Es claro, que, para establecer la responsabilidad y los perjuicios reclamados por el actor, en el caso que nos ocupa, se debe necesariamente probar cada uno de los elementos expuestos, prueba que para los hechos propuestos corresponde al actor o demandante, de lo contrario las pretensiones no están llamadas a prosperar.

Ahora, lo importante es la realidad y naturaleza de los hechos, lo que efectivamente sucedió y no el análisis, la calificación jurídica e interpretación subjetiva, que les pueda dar el demandante, lo que coincide con nuestra legislación positiva, concretamente en el artículo 187 del CPACA, del cual se deriva que la sentencia debe analizar los hechos en que se funda la controversia, y que esos hechos se encuentren probados plenamente, y con fundamento en las normas jurídicas pertinentes, lleven al juzgador a su pleno convencimiento sobre lo ocurrido y establezca las responsabilidades y sujetos de la misma.

De los hechos y las pruebas aportadas por el demandante no se infiere la falla o falta del servicio, a cargo de mi mandante, lo que a la prosperidad de la excepción propuesta y así solicito respetuosamente al señor Juez declararlo en la respectiva providencia.

7.4 HECHO O CULPA DE UN TERCERO

Antes de entrar a analizar los hechos que dieron lugar a la configuración de esta excepción, permítame analizar lo siguiente, respecto de los alcances y la Jurisprudencia de las Altas cortes de este eximente de responsabilidad.

El artículo 2.356 del C.C. dispone: "*Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona debe ser reparado por esta...*" redacción que incorpora tanto el hecho, como la culpa.

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.

CONSEJO de Estado, Sección 3ª, Exp. 16.530, Sent. 26/03/2008, M.P. Mauricio Fajardo Gómez

Para dilucidar la cuestión, la Sala examina enseguida los requisitos que el Consejo de Estado ha establecido para la prosperidad de la excepción denominada "hecho del tercero". Esta Corporación se ha manifestado en diversas ocasiones sobre esta figura, como una causa extraña que exonera de responsabilidad a la entidad demandada y para tal efecto ha determinado algunas exigencias, a saber:

(i) Que sea la causa exclusiva del daño. Si tanto el tercero como la entidad estatal concurrieron en la producción del daño, el resultado no sería la exoneración de responsabilidad, sino la existencia de solidaridad de estos frente al perjudicado, en los términos del artículo 2344 del Código Civil, lo cual le daría derecho al perjudicado para reclamar de cualquiera de los responsables la totalidad de la indemnización, aunque quien paga se subroga en los derechos del afectado para pretender del otro responsable la devolución de lo que proporcionalmente le corresponda pagar, en la medida de su intervención.

(ii) Que el hecho del tercero sea completamente ajeno al servicio, en el entendido de que ese tercero sea externo a la entidad, es decir, no se encuentre dentro de su esfera jurídica y, además, que la actuación de ese tercero no se encuentre de ninguna manera vinculada con el servicio, porque si el hecho del tercero ha sido provocado por una actuación u omisión de la entidad demandada, dicha actuación será la verdadera causa del daño y, por ende, el hecho del tercero no será ajeno al demandado.

(iii) Que la actuación del tercero sea imprevisible e irresistible a la entidad; porque, de lo contrario, el daño le sería imputable a esta a título de falla del servicio en el entendido de que la entidad teniendo el deber legal de hacerlo, no previno o resistió el suceso. Como lo advierte la doctrina, "solo cuando el acontecimiento sobrevenido ha constituido un obstáculo insuperable para la ejecución de la obligación, deja la inejecución de comprometer la responsabilidad del deudor.

En relación con la imprevisibilidad, se señala que este elemento no se excluye la responsabilidad con la simple posibilidad vaga o abstracta de que el hecho pueda ocurrir, sino con la posibilidad concreta y real de que tal hecho pudiera ser previsto. Y en relación con la irresistibilidad, cabe señalar que ésta se vincula con juicios de carácter técnico y económico, es decir, que la valoración sobre la irresistibilidad de los

efectos del suceso involucra una valoración de los avances de la técnica, pero también de los recursos de que deba disponerse para conjurar los del daño.

Para que el hecho del tercero constituya causa extraña y excluya la responsabilidad de la entidad demandada no se requiere ni que aparezca plenamente identificado en el proceso ni que el tercero hubiere actuado con culpa, porque la relación causal es un aspecto de carácter objetivo. Lo determinante en todo caso es establecer que el hecho del tercero fue imprevisible e irresistible para la entidad demandada, y que su actuación no tuvo ningún vínculo con el servicio, amén de haber constituido la causa exclusiva del daño.

CONCEJO de Estado, Secc. 3ª, Exp. 32.912, Sent. del 28/01/2015

El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS INVIAS, no está llamado a responder por los presuntos perjuicios que pretenden reclamar el demandante, como tampoco está obligado a reconocer dichas pretensiones, toda vez que la parte accionante aporta en su acervo probatorio pruebas que permiten establecer un eximente de responsabilidad para el INVIAS como lo es el hecho o culpa de un tercero, esto es el conductor de, vehículo CHEVROLET LINEA KODIAK 157, color naranja Modelo 2003 de placas ufs855 que colisiono con la Buseta MERCEDES BENZ de placa SMB608, afiliada a Expreso Bolivariano.

En el presente caso existen pruebas pertinentes y conducentes para que el respetado Juez analice las circunstancias que dieron origen al accidente, pues en varios informes de policía judicial, se permite determinar, en que no existe prueba que establezca que el accidente ocurrió por falla o falta del servicio, esto es, no está probado que la vía o su estado sea la causa necesaria o determinante del accidente, no está probadas las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurre el accidente, por el contrario, está probado que de conformidad con la constancia del Informe Policial de Accidentes de Tránsito No. C00137870 del 31 de marzo de 2015, prueba aportada por la Accionante, y suscrita por el Agente de Tránsito encargado de levantar el informe PT MANUEL MURILLO GUALTEROS, **la probable causa del accidente de tránsito para el TRACTO CAMION DE PLACAS UFS855, es la distinguida con el número 157 que consiste en una posible falla en el sistema de frenos.**

De otra parte, dentro del dictamen pericial del Técnico de Automotores de la Fiscalía General de la Nación ratifica lo dicho por el Agente de Tránsito descrito anteriormente, toda vez que la tractomula causante del siniestro efectivamente **presentaba sobrecarga, graves fallas mecánicas, e incumplía las normas de tránsito par esta clase de vehículos de carga, pues traía uno de los troques traseros suspendido, lo cual hizo que su capacidad de carga disminuyera,** conforme se acredita con los documentos y pruebas que aporó el demandante.

La conducta asumida por el conductor del vehículo TRACTO CAMION de placas UFS855, señor **GERARDO VIVEROS DIAZ**, como consta en el informe Policial de Accidentes de Tránsito No. C00137870 del 31 de marzo de 2015, prueba aportada por la Accionante, y suscrita por el Agente de Tránsito encargado de levantar el informe PT MANUEL MURILLO GUALTEROS, lo cual es corroborado por la Autoridad Competente al momento del levantamiento del presunto Accidente, que hoy nos ocupa y que quedó establecida como la probable causa del accidente de tránsito para el TRACTO CAMION DE PLACAS UFS855, es la distinguida con el número 157 que consiste en una posible falla en el sistema de frenos.

De igual forma quedo estipulado dentro del dictamen pericial del Técnico de Automotores de la Fiscalía General de la Nación ratifica lo dicho por el Agente de Tránsito descrito anteriormente, toda vez que la tractomula causante del siniestro efectivamente presentaba sobrecarga, graves fallas mecánicas, e incumplía las normas de tránsito par esta clase de vehículos de carga, pues traía uno de los troques traseros suspendido, lo cual hizo que su capacidad de carga disminuyera.

Así mismo dentro del informe pericial que elaboro el I.T. GERMAN BLANCO CAÑON BLANCO, técnico de automotores de la UNIDAD DITRA GRUPO UNIDAD BASICA INVESTIGACION CRIMINAL DETRA DE CUN, quien da cuenta que el tractocamión siniestrado al momento del accidente tenía uno de los troques traseros suspendido, lo cual acarreo una sobrecarga que acarreo la falla al sistema de frenos, y desencadeno el fatal accidente, información que se encuentra dentro del informe del proceso penal y que esta aportado en el expediente.

Llamamos en este punto la atención del despacho, en el sentido de que igualmente Se erige como una causal eximente de responsabilidad el hecho de un tercero, desarrollado por el conductor del tractocamión de placas **UFS855**, Señor **GERARDO VIVEROS DIAZ**, Pero es igualmente imputable la conducta, a la imprudencia y violación de reglamentos por parte del conductor, quien en efecto desplegó imprudentemente la conducta que generó el presunto accidente, erigiéndose tal conducta como culpa de un tercero, que a su vez configura causas que exoneran de cualquier responsabilidad a mi defendida Instituto Nacional de Vías - INVIAS.

En tal sentido se manifestó la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, cuando mediante sentencia de febrero 29 de 1964 indicó: "El error de conducta (...) constituiría lo que la doctrina llama el hecho de un tercero, que la jurisprudencia considera que se comprende dentro de la intervención de un elemento extraño La intervención de este elemento extraño configura una causal de irresponsabilidad del demandado. Siempre que el hecho del tercero tenga con el daño sufrido por la víctima una relación exclusiva de causalidad, pues en tal supuesto la culpa del demandado es extraña al perjuicio". (Cas. G.J. Tomo 1062271 pág. 163. Resalta la Sala).

La anterior afirmación se desprende de lo plasmado en los documentos que anteceden como son los Informes Policial de Accidentes de Tránsito No. C00137870 del 31 de marzo de 2015, prueba aportada por la Accionante, y suscrita por el Agente de Tránsito encargado de levantar el informe PT MANUEL MURILLO GUALTEROS, la probable causa del accidente de tránsito para el TRACTO CAMION DE PLACAS UFS855, es la distinguida con el número 157 que consiste en una posible falla en el sistema de frenos. el dictamen pericial del Técnico de Automotores de la Fiscalía General de la Nación ratifica lo dicho por el Agente de Tránsito descrito anteriormente, toda vez que la tractomula causante del siniestro efectivamente presentaba sobrecarga, graves fallas mecánicas, e incumplía las normas de tránsito par esta clase de vehículos de carga, pues traía uno de los troques traseros suspendido, lo cual hizo que su capacidad de carga disminuyera pruebas que obran en (dentro del traslado de la demanda), que fue aportado por el actor y que reposa en el expediente, luego es claro concluir que el accidente que se produce o no tuvo como causa necesaria o determinante el estado de la vía, si no que el mismo se produce por culpa del tercero conductor por invasión de carril.

Aquí, es importante mencionar que la conducción de vehículos automotores, como actividad que, por sus características, es de naturaleza peligrosa y, en esa medida, exige a quienes la desarrollan, CONDUCIR CON SUMO CUIDADO, DILIGENCIA, PERICIA Y PRUDENCIA. Y en el presente caso el conductor no dio cumplimiento a lo descrito, por el contrario, sumado al sobre carga, el conductor excedió los límites de velocidad permitidos para la vía

Estos dos factores hacen que el conductor pierda el control del vehículo colisionando de frente por invasión de carril y pérdida de frenos

Razones estas que le permiten a la parte actora, manifestar que existe negligencia, impericia e imprudencia del conductor y como consecuencia se rompe el nexo causalidad del daño, existiendo para el Instituto Nacional de Vías -INVIAS, unas causas ajenas y externas que lo eximente de responsabilidad por el hecho o culpa de un tercero, el conductor.

De esta manera, la causa determinante del daño es atribuible de manera exclusiva al conductor, quien de manera negligente expuso a los pasajeros de la Buseta MERCEDES BENZ, al riesgo, puesto que desconoció el deber de cuidado que le correspondía.

Cuando el daño es ocasionado por acción u omisión de un tercero, resulta forzosa la exoneración de la administración, por ello los tres elementos que deben concurrir para configurar esta causal eximente de responsabilidad son: la irresistibilidad, imprevisibilidad y exterioridad respecto del demandado.

En tal sentido la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia en sentencia de febrero 29 de 1964 manifestó: "El error de conducta (...) constituiría lo que la

doctrina llama el hecho de un tercero, que la jurisprudencia considera que se comprende dentro de la intervención de un elemento extraño. La intervención de este elemento extraño configura una causal de irresponsabilidad del demandado. Siempre que el hecho del tercero tenga con el daño sufrido por la víctima una relación exclusiva de causalidad, pues en tal supuesto la culpa del demandado es extraña al perjuicio". (Cas. G.J. Tomo 1062271 pág. 163. Resalta la Sala).

Y el Consejo de Estado sobre se ha pronunciado de la siguiente manera: "Por otra parte, 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" (CONSEJO DE ESTADO, SECCIÓN TERCERA, SENTENCIA DEL 26 DE MARZO DE 2008, EXPEDIENTE 16530. VER EN MISMO SENTIDO: CONSEJO DE ESTADO, SECCIÓN TERCERA, SENTENCIA DEL 18 DE FEBRERO DE 2010, EXPEDIENTE 17179).

La jurisprudencia contenciosa ha considerado que para que se presente la figura del hecho del tercero como causal de exoneración de responsabilidad, es necesario que confluayan los siguientes elementos:

- "a. Debe ser un hecho único exclusivo y determinante del daño producido
- b. Debe ser un hecho producido por circunstancias imprevisibles e irresistibles para quien lo alega.

El hecho del tercero debe ser causa exclusiva única y determinante del daño para que se convierta en exoneratorio de responsabilidad. El supuesto más común del hecho del tercero es aquel en el cual la participación del alguien extraño al demandante y al demandado fue el verdadero causante del daño y en este sentido, se configura una inexistencia del nexo causal

El hecho del tercero debe tener las características de toda causa extraña y en consecuencia debe ser irresistible e imprevisible, puesto que si se prueba que el hecho del tercero pudo haber sido previsto y/o evitado por el demandado que así no lo hizo, le debe ser considerado imputable conforme al principio según el cual "no evitar un resultado que se tiene la obligación de impedir, equivale a producirlo" (CONSEJO DE ESTADO, SECCIÓN TERCERA, SENTENCIA DEL 24 DE AGOSTO DE 1989, EXPEDIENTE 5693).

Respecto de la existencia de estas dos características que deben estar presentes, ha dicho la jurisprudencia: "...Se recuerda que el hecho del tercero para valer como causal exonerativa de responsabilidad debía ser, en el sub judice, irresistible e imprevisible para el Estado Colombiano, en razón a que si estaba en condiciones de preverlo o de resistirlo, como en efecto lo estuvo y a pesar de ello no lo hizo, o lo hizo deficientemente, tal comportamiento culposo administrativo que vincula su conducta con el referido daño, bien puede considerarse como causa generadora de éste, sin que en tales condiciones resulte interrumpida la relación de causalidad anteriormente advertida. "En torno al tema analizado, cabe recordar el fallo del 24 de agosto de

1989, expediente 5693, del cual fue ponente el señor consejero doctor Gustavo de Greiff Restrepo cuyos apartes pertinentes contienen: "La doctrina es unánime al considerar que para el hecho del tercero pueda configurarse como causal de exoneración de responsabilidad, es indispensable que pueda tenersele como causa exclusiva del daño, producida en tales circunstancias que sea imprevisible e irresistible para que reúna las características de una causa extraña, ajena a la conducta de quien produjo el daño. "Se hace notorio que el hecho del tercero deba ser imprevisible puesto que si puede ser prevenido o evitado por el ofensor, le debe ser considerado imputable conforme al principio según el cual "no evitar un resultado que se tiene la obligación de impedir, equivale a producirlo". Y debe ser irresistible puesto que si el causante del daño puede válidamente oponerse a él y evitarlo, luego no lo puede alegar como causal de exoneración" (CONSEJO DE ESTADO, SECCIÓN TERCERA, SENTENCIA DEL 19 DE AGOSTO DE 1994, EXPEDIENTE 9276, TOMADO DE LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, RAMIRO SAAVEDRA BECERRA, EDICIONES JURÍDICAS GUSTAVO IBÁÑEZ, 3a REIMPRESIÓN, PP. 589590).

En este orden de ideas, resulta evidente que el hecho del tercero debe revestirse de los requisitos de exterioridad, imprevisibilidad e irresistibilidad para que pueda ser considerado como una causa extraña que pueda impedir la imputación.

Ahora bien, en el caso sub examine, la conducta negligente e imprudente del conductor contribuyó a la producción del resultado, a la causación del daño, caso en el cual, esa parte del perjuicio no deviene antijurídico y, por ende, no tiene la virtud de imputarse al patrimonio de quien se califica responsable.

De acuerdo con lo expuesto, no existe ninguna relación de causalidad entre el Instituto Nacional de Vías- INVIAS, que represento y el daño alegado por la parte actora, motivo por el cual, mi representado no está llamado a responder en tratándose que la causa del evento no residió en resultados de la gestión administrativa sino muy por el contrario a hechos meramente conductuales y humanos ante los cuales no se puede resistir.

Así las cosas, respetuosamente me permito solicitar al Señor Juez se desestimen las pretensiones en contra de mi representada

Si en gracia de discusión, si se admite que no existió culpa por hecho de un tercero, la responsabilidad en un momento dado recaería en EL CONCESIONARIO VIAL DE LOS ANDES - COVIANDES, por cuanto de acuerdo a las obligaciones surgidas del contrato de concesión No. 444 DE 1994, le correspondía el diseño la construcción, rehabilitación, operación, mantenimiento y señalización de la vía donde presuntamente ocurrió el accidente quien eventualmente pudo estar involucrada en el daño.

Llamamos en este punto la atención del despacho, en el sentido de que igualmente se erige como una causal eximente de responsabilidad el hecho de un tercero, desarrollado por la CONCESION VIAL DE LOS ANDES - COVIANDES. Pero es igualmente imputable la conducta, a la imprudencia y violación de reglamentos por parte del directamente involucrado en el hecho, es decir conductor, quien en efecto desplegó imprudentemente la conducta que generó el presunto accidente, erigiéndose tal conducta como culpa de la víctima, que a su vez configura causas que exoneran de cualquier responsabilidad a mi defendida Instituto Nacional de Vías - INVIAS.

En tal sentido se manifestó la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, cuando mediante sentencia de febrero 29 de 1964 indicó: *"El error de conducta (...) constituiría lo que la doctrina llama el hecho de un tercero, que la jurisprudencia considera que se comprende dentro de la intervención de un elemento extraño. La intervención de este elemento extraño configura una causal de irresponsabilidad del demandado. Siempre que el hecho del tercero tenga con el daño sufrido por la víctima una relación exclusiva de causalidad, pues en tal supuesto la culpa del demandado es extraña al perjuicio"*. (Cas. G.J. Tomo 1062271 pág. 163. Resalta la Sala).

Aunado a lo anterior recientemente el Juzgado Treinta y Uno Administrativo oral de Bogotá, en sentencia del 24 de septiembre de 2019, en la misma vía Bogotá- Villavicencio- en hechos similares, declaro probada la excepción de Hecho de un Tercero propuesta por el INVIAS. (Anexo Sentencia) ¹

7.5. INEXISTENCIA DE NEXO DE CAUSALIDAD.

Dentro del desarrollo jurisprudencial y doctrinario, se ha establecido como el tercero de los elementos o supuestos de la responsabilidad, es la verificación del nexo o relación de causalidad, el cual tampoco se verifica en los supuestos de hecho que originan la presente demanda ya que la causa extraña consistente en la culpa exclusiva de la víctima desvirtúa el vínculo de causalidad.

Teniendo en cuenta que para que pueda imputarse responsabilidad alguna, es necesario la verificación del nexo de causalidad, el cual tal y como ya se ha indicado con suficiencia, no existe de conformidad con los supuestos planteados por el demandante, en la medida que en la ocurrencia de los hechos que generan la demanda que ahora nos ocupa, no se observa ningún hecho, actuación o conducta desplegada u omitida por INVIAS, de la cual se pueda inferir que llevó a la ocurrencia del daño, el cual como tantas veces se ha anunciado, obedeció única y exclusivamente a la violación de normas por parte de la víctima.

¹ Sentencia 24 de septiembre de 2019 Juzgado 31 Administrativo 11001333603120170013700
INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVIAS
Calle 26G No. 73B-90 Edificio Central Point - Pisos 1 al 6
PBX: 3770600 <http://www.invias.gov.co>
Buzón: judicial@invias.gov.co

7.6- INEXISTENCIA DE LOS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL;

De conformidad con el Art. 2341 del C.C. se establece que quien por si o a través de sus agentes causa a otro un daño, originado en hecho o culpa suya, está obligado a resarcirlo, lo que equivale a decir que quien reclame a su vez indemnización por igual concepto, tendrá que demostrar, en principio: -

- El perjuicio padecido,
- El hecho Intencional o culposo atribuible al demandado y –
- La existencia de un nexo adecuado de causalidad entre ambos factores

Pero cuando el daño tiene origen en actividades que están mayormente expuestas a provocar daños, calificadas como riesgosas, apoyándose en el artículo 2356 del Código Civil se ha implantado un régimen conceptual y probatorio cuya misión no es otra que la de favorecer a las víctimas de ese tipo de actividades en que el hombre, provocando en sus propias labores situaciones capaces de romper el equilibrio antes existente, pone de hecho a los demás en un peligro inminente de recibir lesiones en su persona o en sus bienes. En general, podemos mencionar algunos artículos del Código Civil que establecen responsabilidad extracontractual en caso de un hecho intencional o culposo:

Art. 2341 El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la Indemnización

Art. 2356. Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona. Debe ser reparado por esta.

Son especialmente obligados a esta reparación:

- 1.-El que dispara imprudentemente arma de fuego.
2. El que remueve losas de acequia o cañería o las descubre en calle o camino, sin las precauciones necesarias para que no caigan los que por allí transiten.

Sin embargo, el carácter peligroso de la actividad generadora del daño, no es de por si el hecho de la cosa, sino la conducta del hombre, por acción u omisión, la base para dar aplicación a la norma.

En materia de responsabilidad extracontractual (Extensiva en este caso a la acción de reparación directa) la carga de la prueba le corresponde al demandante, por excepción, como cuando se trata de la responsabilidad por el daño de las cosas inanimadas que están bajo el cuidado de los hombres, la prueba se desplaza del demandante para recaer sobre el demandado por la presunción de culpa que establece la ley.

De acuerdo con lo anterior, se concluye que los hechos narrados por el actor no se acoplan a los elementos constitutivos de indemnización de perjuicios, tal y como se analizará a continuación y con relación a cada uno de los elementos que la doctrina predominante ha sistematizado bajo los rubros de culpa, daño y relación de causalidad entre aquella y éste.

3 Elementos constitutivos en el caso en concreto:

Primer elemento. Culpa: No se puede predicar la existencia de culpa por parte del Instituto Nacional de Vías-INVIAS, en la medida en que mi representada, no tiene a cargo la vía, por encontrarse tantas veces mencionada **CONCESIONADA**, por tanto no ha desplegado conducta activa u omisiva alguna de la que pueda predicarse la existencia de culpa, por falta o falla en el servicio, obligaciones que si tenía la **CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A.- COVIANDES S.A.**

Segundo elemento. Daño: Al no haber existencia del hecho generador, no se puede predicar la existencia de un daño, recordando aquí que la carga de la prueba la tiene el demandante.

Tercer elemento - Nexo Causal: No se puede hablar de establecer la existencia de nexos causal respecto de mi representada, en la medida que de los hechos se tiene que en el presunto accidente presentado, mi representada no tuvo relación alguna, en la medida que la vía donde se produce el supuesto accidente, está a cargo de la **CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A.- COVIANDES S.A.**

Por todo lo anterior, Se puede concluir diáfamanamente, que no es el Instituto Nacional de Vías- INVIAS., el llamado a responder por los supuestos daños alegados por el demandante, toda vez, que como ya se explicó, respecto de mi representada, no existió un hecho generador, así como tampoco un nexo causal que pueda endilgar algún tipo de responsabilidad a mi representada Instituto Nacional de Vías- INVIAS.

Por lo anterior, solicito al juez de conocimiento dar como probada la excepción propuesta.

7.7. GENÉRICA:

Con sujeción al Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, respetuosamente solicito se decida en la sentencia sobre las excepciones que el fallador encuentre probadas.

El concepto de violación esgrimido por el demandante se circunscribe al régimen de responsabilidad subjetivo por falla del servicio, cargo que no tiene vocación de prosperidad en lo que atañe al Instituto Nacional de Vías, por las siguientes razones:

El Instituto Nacional de Vías suscribió el Contrato No. 444 con la sociedad CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A.-COVIANDES S.A. el 2 de agosto de 1994 cuyo objeto era *"Realizar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, la operación del sector Santafé de Bogotá - Puente Real (Km. 25+500) y el mantenimiento y operación del sector Puente real (Km. 25+500) - Villavicencio"*, sin embargo el mismo fue **cedido y subrogado** al Instituto Nacional de Concesiones -INCO- mediante Resolución No. 3187 de 1 de septiembre de 2003, en virtud de lo dispuesto por el Decreto 1800 de 23 de junio de 2003, toda vez que el objeto del mismo versaba sobre una vía concesionada:

"ARTÍCULO 2o. OBJETO. El Instituto Nacional de Concesiones, Inco, tendrá por objeto planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.

ARTÍCULO 3o. FUNCIONES GENERALES. Son funciones generales del Instituto Nacional de Concesiones, Inco: (...)

3.17 Coordinar con el Instituto Nacional de Vías - INVIAS la entrega mediante acto administrativo de la infraestructura de transporte, en desarrollo de contratos de concesión." (Negrillas fuera de texto).

Dado lo anterior, el Instituto Nacional de Vías carecía de competencia funcional para seguir siendo parte dentro del referido contrato, de acuerdo con lo establecido por el Decreto 2056 de 24 de julio de 2003:

*"Artículo 1º. Objeto del Instituto Nacional de Vías. El Instituto Nacional de Vías, Invias, tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la **infraestructura no concesionada** de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte."* (Negrillas fuera de texto).

Por lo expuesto, el Instituto Nacional de Vías se vio avocado por mandato legal a entregar la infraestructura vial donde se ejecutaba el Contrato de Concesión No. 444 de 2 de agosto de 1994, mediante Resolución No. 3187 de 1 de septiembre de 2003, razón por la cual, mediante Acta No. 001 de 13 de noviembre de 2003, se hizo entrega material del contrato al INCO (hoy ANI) vía que a la fecha en que ocurrieron los hechos, se encuentra concesionada a cargo de la CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A.- COVIANDES S.A.

Dado lo anterior, el Instituto Nacional de Vías carecía de competencia funcional para parte contratante dentro del referido contrato de concesión, de acuerdo con lo establecido por el Decreto 2056 de 24 de julio de 2003:

*"Artículo 1º. Objeto del Instituto Nacional de Vías. El Instituto Nacional de Vías, Invias, tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la **infraestructura no concesionada** de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte."*
(Negrillas fuera de texto).

La defensa de mi mandante está fundamentada en aspectos puntuales a los cuales me referiré a continuación:

8.1. FUNCIONES Y NATURALEZA DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS

Previo a lo anterior y para mayor comprensión de lo señalado por la parte actora, se considera pertinente, poner en conocimiento de la parte demandante, como del Despacho, la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Vías, su objetivo, y funciones del mismo.

Según el artículo 52 del Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, por el cual se reestructuró el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte, y se suprimen, fusionan y reestructuran entidades de la rama ejecutiva del Orden Nacional, señal lo siguiente: **"...Reestructurase el Fondo Vial Nacional como el Instituto Nacional de Vías, establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonio propio y adscrito al Ministerio de Transporte."**

Asimismo, el artículo 53 del Decreto precitado señala que el "Objetivo del Instituto Nacional de Vías ejecutar las políticas y proyectos relacionadas con la infraestructura vial a cargo de la Nación en lo que se refiere a carreteras"

Lo anterior, de conformidad con lo indicado en el artículo 70 y ss de la Ley 489 de 1998, por la cual se dictan normas de organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, con el objeto de regular el ejercicio de la función administrativa, determina la estructura y define los principios y reglas básicas de la organización y funcionamiento de la administración pública.

Es de indicar, que mediante Decreto No. **2618 del 13 de noviembre de 2013, por el cual se modificó la estructura del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS**, y actualmente vigente, señala en el Artículo Primero, lo siguiente:

Artículo 1º. Objeto del Instituto Nacional de Vías (Invias)

El Instituto Nacional de Vías (INVIAS) tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte." (Lo subrayado fuera de texto)

En su artículo segundo del decreto precitado, se indican las funciones generales de INVIAS, donde se señalan entre otras, la siguiente:

"2.1 Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte." (Lo subrayado fuera de texto)

A su vez, el Decreto 1800 del 26 de junio de 2003, creó el Instituto Nacional de Concesiones –INCO y el Decreto 4165 de 2011, que crea la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)-, dejando bajo su responsabilidad **la red vial concesionada**, con tal carácter se encuentra la vía que de **BOGOTÁ D.C. CONDUCE A LA CIUDAD DE VILLAVICENCIO**, que comprende el tramo donde presuntamente ocurrieron los hechos que fundamentan el presente litigio.

Luego, es claro que las funciones a cumplir por el Instituto Nacional de Vías-INVIAS, en cumplimiento de mandato legal están encaminadas **a la construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de las vías de carácter nacional no concesionadas.**

La anterior afirmación encuentra asidero en el hecho de que el Instituto Nacional de Concesiones –INCO- hoy (ANI), en cumplimiento de mandato legal suscribe el contrato de concesión No.444 del 1994 con la CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. COVIANDES S.A., para *"Realizar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, la operación del sector Santafé de Bogotá - Puente Real (Km. 25+500) y el mantenimiento y operación del sector Puente real (Km. 25+500) - Villavicencio"*, de lo anterior se colige con diáfana claridad, que no corresponde al Instituto Nacional de Vías INVIAS, actividad alguna en tramo o trayecto donde presuntamente ocurrió accidente.

8.2. INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.

Con fundamento en lo manifestado anteriormente, al no tener el Instituto Nacional de Vías- INVIAS, ninguna injerencia ni presupuestal, ni técnica, ni operativa en el trayecto o vía donde presuntamente ocurrió el accidente, que origino la demanda, es lógico afirmar que la Entidad que represento, al no tener responsabilidad alguna no estaría llamado a resarcir ningún perjuicio de los deprecados por el actor, lo que hace nugatoria cualquier petición o reclamación o condena contra el mencionada entidad pública.

8.3. FALLA O FALTA DEL SERVICIO

Como se probará en el transcurso del proceso el sitio donde ocurre el presunto accidente, se encontraba en normal estado de movilidad y seguridad para los usuarios de la vía y no como lo pretende hacer ver el actor, que la causa de los hechos obedeció al exceso de peso o sobrecarga que acarreo el presunto accidente.

De acuerdo a lo expuesto y se probara en el transcurso del proceso no existe prueba para demostrar que fuera la causa determinante del presunto accidente, que pudiese originar obligación de indemnizar al actor por falla o falta en el servicio.

El actor fundamenta su reclamación en la falla o falta del servicio, por omisión, al asegurar que la administración dejó de cumplir con la obligación de dar cumplimiento a la Resolución No. 04100 de 2004, Resolución expedida por el Ministerio de Transporte por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera para su operación normal en la red vial a nivel nacional, sin embargo, la misma pose una serie de elementos que deben ser plenamente establecidos, para poder indilgar la responsabilidad de la administración, en este caso del Instituto Nacional de Vías-INVIAS.

Las omisiones son abstenciones de la administración en el cumplimiento de sus funciones, que constituyen parte de los hechos mismos en los cuales se puede fundamentar la demanda y los cuales deben ser probados a lo largo del proceso para que esta prospere. Luego no se puede considerar realidad histórica del proceso una u otra norma o elaboración jurídica que se pretenda invocar, para soporte de las pretensiones, sino los hechos narrados en ese proceso y ocurridos dentro de un tiempo y un espacio dados, los cuales, como se dijo anteriormente, deben estar plenamente probados.

Para el caso que nos ocupa, es necesario retornar a la idea de que la obligación de resarcir un perjuicio material o moral por parte de la administración, surge de la concurrencia de tres elementos: daño antijurídico, el acto o hecho generador y la relación de causalidad entre este y aquel.

Desde el punto de vista jurisprudencial el aspecto propuesto es recogido en forma reiterada por sentencia del Honorable Consejo de Estado y pilar de la creación de la teoría de la falla o falta del servicio: "Cuando el Estado, en desarrollo de sus funciones incurre en la llamada "FALTA O FALLA DEL SERVICIO" o mejor aún falla o falta de la administración, trátase de... omisiones... requiere:

- a) Una falta o falla del servicio o de la administración, por omisión, retardo irregularidad, ineficiencia o ausencia...
- b) Un daño, que implica la lesión o perturbación de un bien protegido por el derecho...
- c) Una relación de causalidad entre falta o falla de la administración y daño, sin la cual aún demostrada falta o falla del servicio, no habrá lugar a la indemnización" (C.E., Sec. Tercera. Sent. oct.28/76)

Es claro, que para establecer la responsabilidad y los perjuicios reclamados por el actor, en el caso que nos ocupa, se debe necesariamente probar cada uno de los elementos expuestos, prueba que para los hechos propuestos corresponde al actor o demandante, de lo contrario las pretensiones no están llamadas a prosperar.

Ahora, lo importante es la realidad y naturaleza de los hechos, lo que efectivamente sucedió y no el análisis, la calificación jurídica e interpretación subjetiva, que les pueda dar el demandante, lo que coincide con nuestra legislación positiva, concretamente en el artículo 187 del CPACA, del cual se deriva que la sentencia debe analizar los hechos en que se funda la controversia, y que esos hechos se encuentren probados plenamente, y con fundamento en las normas jurídicas pertinentes, lleven al juzgador a su pleno convencimiento sobre lo ocurrido y establezca las responsabilidades y sujetos de la misma.

De los hechos y las pruebas aportadas por el demandante no se infiere las circunstancias de modo, tiempo y lugar de los mismos, ni menos la falla o falta del servicio, a cargo de mi mandante.

8.4. EL NEXO DE CAUSALIDAD.

Al no existir una acción u omisión por falta o falla en el servicio por parte de mi defendida por cualquiera de las circunstancias a la que me referí anteriormente en este escrito, se rompe el nexo de causalidad entre el hecho y el daño, lo que origina la no imputabilidad de responsabilidad al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, por ende la inexistencia de obligación de indemnizar unos perjuicios que pretende el actor.

Luego para que pueda imputarse responsabilidad a la Administración Pública, para el caso el INVIAS, es necesario la verificación del nexo de causalidad, el cual tal y como ya se ha indicado con suficiencia, no existe de conformidad con los supuestos planteados por el demandante, y las pruebas arrimadas al proceso, en la medida que en la ocurrencia de los hechos que generan la demanda que ahora nos ocupa, no se observa ningún hecho, actuación o conducta desplegada u omitida por INVIAS, de la cual se pueda inferir que llevó a la ocurrencia del daño, el cual como tantas veces se ha anunciado, obedeció única y exclusivamente a la violación de normas por parte de la víctima.

Por todo lo expuesto, solicito muy respetuosamente al señor fallador, despachar desfavorablemente las pretensiones del demandante, por no existir fundamentos de hecho y de derecho en que tenga asidero, por ende, declarar que mi representado Instituto Nacional de Vías – INVIAS, no es responsable de los hechos que originan la demanda y como consecuencia lógica no debe pagar indemnización alguna.

Por lo contrario, con el mismo respeto solicito condenar en costas, costos y agencias en derecho a que haya lugar al demandante **DANITZA ANGIE DOMINGUEZ AUDOR Y OTROS.**

8.5. ACTUACION CULPOSA DEL TERCERO

En el presunto accidente de NESTOR DAVID GUZMAN, conforme a lo narrado según el actor, se aprecia la falta de previsión prudencia y cuidado por parte del señor GERARDO VIVEROS DIAZ, quien fungía como conductor del vehículo de PLACAS SMB608, Afiliada a la empresa de transporte público Expreso Bolivariano, el cual fue impactado por el tractocamión de PLACAS UFS855, conducido por el señor GERARDO VIVEROS DIAZ.

Conforme a los hechos es claro que el señor GERARDO VIVEROS DIAZ, frecuentaba la vía de los hechos, con cierta periodicidad y por ende la conocía, porque razón, no tomó todas las medidas de precaución el día de los hechos, su conducta fue pues imprudente y falta de toda previsibilidad, en su actuar.

El comportamiento GERARDO VIVEROS DIAZ, encaja en lo que la Jurisprudencia ha denominado las formas de culpa, ellas son: a) la procedente de negligencia; b) la derivada la imprudencia; d) la proveniente de la inobservancia de leyes, reglamentos, órdenes o disciplinas.

Veamos, cada una de estas clases:

"LA NEGLIGENCIA, "en otras palabras, corresponde a una omisión o mejor a la inobservancia de los deberes que le incumben a cada cual frente a una situación determinada. **De lo dicho se desprende que la negligencia es la desidia frente al cumplimiento exacto de los propios deberes, por deficiencia de atención o sensibilidad.** En la circulación, por el descuido en observar las características y el estado apreciable de la vía.

LA IMPRUDENCIA. La culpa puede asumir también el aspecto de la imprudencia, que en la mayoría de las veces es la expresión de una excesiva

confianza en su actuar, o de la pretensión de poder sortear con éxito una situación que se sabe peligrosa.

De lo dicho se desprende que la imprudencia consiste sencillamente en aquella actitud siquica de quien no prevé el peligro o previéndolo no hace todo lo posible por evitarlo. En la imprudencia se anida frecuentemente el riesgo por el hecho de que, fallando la intuición de las circunstancias objetivas, empuja la conducta más allá de los límites de la normalidad y de lo previsto."

LA INOBSERVANCIA DE LEYES, REGLAMENTOS, ÓRDENES O DISCIPLINAS.

Es este un aspecto de la culpa que se presenta cuando una persona viola específicas reglas de conducta impuestas por el Estado (leyes o reglamentos) o por funcionarios competentes (órdenes o disciplinas). En cuanto a las normas que disciplinan el tránsito, es necesario comprobar si efectivamente ha habido inobservancia del mandato impuesto por la autoridad, y si existe relación causal entre aquella (la inobservancia) y el evento, pues como tantas veces se ha repetido, no es posible poner a cargo de una persona la responsabilidad por un ilícito, si la consecuencia prohibida en la ley no constituye al mismo tiempo el efecto de la violación de la norma.

LA PREVISIBILIDAD

Por la teoría de la confianza. El usuario conductor, al circular en las vías públicas se pone por ese sólo hecho en situaciones de peligro y a la vez suscita una situación de peligro. La circulación, por sus características de flujo y reflujo, exige atención especial y aguda percepción, de forma que el peatón está obligado a observar una conducta de todos modos prudente y diligente, comportamiento que no podría lograrse si solamente se utiliza una previsibilidad normal y mediana, insuficiente a determinar aquella "percepción siquica" requerida para prever y evitar un evento perjudicial.

Lo que se pretende demostrar es que el INVIAS no está llamado a responder por los daños y perjuicios del accidente de tránsito ocurrido el día 31 de marzo de 2015, en el kilómetro 55+250 — Municipio de Guayabetal, carretera que **NO** está cargo del INVIAS; sino de la CONCESIÓN BOGOTA- VILLAVICENCIO, toda vez que de los hechos y la pruebas aportadas por los demandantes y las recolectadas por la defensa del Instituto, se concluye que el accidente de tránsito se originó por factores externos que no son atribuibles al INVIAS, como es el exceso de carga, pérdida de frenos, lo que llevó a la pérdida del control y maniobra del conductor del vehículo, dejando evidenciada la impericia e imprudencia del conductor del vehículo invadiendo el carril contrario y produciendo la colisión con el vehículo Buseta MERCEDES BENZ.

Así las cosas, no se logra demostrar el NEXO CAUSAL que pretende el convocante por la existencia de la culpa o hecho de un tercero y por ende, no resultan probados

ninguno de los elementos constitutivos de la responsabilidad que se pretende endilgar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS — INVIAS.

Para el estudio del caso que nos ocupa, es necesario retornar a la idea de que la obligación de resarcir un perjuicio material o moral por parte de la administración surge de la concurrencia de tres elementos: daño antijurídico, el acto o hecho generador y la relación de causalidad entre este y aquel.

Como lo ha precisado la Sala en varias oportunidades, de acuerdo con el artículo 177 del C.P. C., la carga de la prueba compete a la parte que alega un hecho o a quien lo excepciona o lo controvierte; por lo tanto, es indispensable demostrar, por los medios legalmente dispuestos para tal fin, los hechos que sirven de fundamento fáctico de la demanda, de modo que la mera afirmación de los mismos no sirve para ello. Así, es necesario establecer cuál es la actividad del ente demandado que guarda el necesario nexo de causalidad con el daño y que permite imputarle responsabilidad a aquél, situación que acá no se dio; por lo tanto y como la parte actora no cumplió con la carga probatoria mínima que le era exigible, relativa principalmente a acreditar la responsabilidad de la entidad demandada, la Sala debe concluir que no se encuentra acreditada la responsabilidad de dicha entidad por los hechos que le fueron imputados". **CONSEJO DE ESTADO - SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO-SECCION TERCERA - SUBSECCION A- Consejero ponente: CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA - Bogotá, D.C., doce (12) de septiembre de dos mil doce (2012), Radicación número: 76001232500019980147101(25426) , Actor: MARIA LILIANA ALVAREZ NARVAEZ.**

Ahora bien, en virtud del principio según el cual "INCUMBE A LAS PARTES PROBAR EL SUPUESTO DE HECHO DE LAS NORMAS QUE CONSAGRAN EL EFECTO JURÍDICO QUE ELLAS PERSIGUEN", es carga del demandante demostrar que la causa eficiente del daño fue el supuesto mal estado de la vía y falta de señalización.

Al respecto, son interesantes las siguientes precisiones del profesor Javier Tamayo Jaramillo:

"Para explicar el vínculo de causalidad que debe existir entre el hecho y el daño, se han ideado varias teorías; las más importantes son: la "teoría de la equivalencia de las condiciones" y, la teoría de la causalidad adecuada". De acuerdo con la primera, todas las causas que contribuyeron a la producción del daño se consideran, desde el punto de vista jurídico, como causantes del hecho, y quienes estén detrás de cualquiera de esas causas, deben responder. A esta teoría se la rechaza por su inaplicabilidad práctica, pues deshumanizarlo la responsabilidad civil y permitiría, absurdamente buscar responsables hasta el infinito.

Para suavizar este criterio, se ha ideado la llamada teoría de la causalidad adecuada, según la cual no todos los fenómenos que contribuyeron a la producción del daño tienen relevancia para determinar la causa jurídica del perjuicio; se considera que solamente causó el daño aquel o aquellos fenómenos que normalmente debieron

haberlo producido; esta teoría permite romper el vínculo de causalidad en tal forma, que solo la causa relevante es la que ha podido producir el daño...

A no dudarlo, la aceptación de la causa extraña como causal liberatoria de la presunción de responsabilidad es, en el fondo, la consagración de la teoría de la

causalidad adecuada., aplicando la teoría de la causalidad adecuada, el juez considera que la causa externa ha sido el hecho que normalmente ha producido el daño, y, en consecuencia, el vínculo de causalidad debe romperse de tal modo, que el demandado no se considere jurídicamente como causante del daño". (CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, CONSEJERO PONENTE: DANIEL SUÁREZ HERNÁNDEZ RADICACIÓN NÚMERO: 11546; ACTOR: BEATRIZ DÍAZ DE DAZA Y OTROS. DEMANDADA: LA NACIÓN MINISTERIO DE AGRICULTURA - HIMAT Y OTROS).

En sentencia del once (11) de mayo de dos mil seis (2006) con radicación número: 66001-23-31-000-1996-03396-01(15042), el Honorable Consejo de Estado, señaló:

De igual manera, dicha Corporación, en sentencia de fecha veinticinco (25) de agosto de dos mil once (2011) con radicación número: 66001-23-31-000-1997-0387001(17613), expuso:

"RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO - Daños sufridos por usuarios en las vías públicas. Defectos en su mantenimiento e imperfecciones / REGIMEN APLICABLE - Falla del servicio / IMPUTACION - Análisis sobre la procedibilidad de atribuir la obligación resarcitoria al ente demandado. La jurisprudencia de esta Corporación ha señalado que, en casos como el que es objeto de estudio en el presente proveído, el título de imputación aplicable es el de la falla del servicio; en efecto, frente a supuestos en los cuales se analiza si procede declarar la responsabilidad del Estado como consecuencia de la producción de daños en cuya ocurrencia ha sido determinante la omisión, por parte de una autoridad pública, en el cumplimiento de las funciones que el ordenamiento jurídico le ha atribuido, la Sala ha señalado que es necesario efectuar el contraste entre el contenido obligacional que, en abstracto, las normas pertinentes fijan para el órgano administrativo implicado, de un lado y el grado de cumplimiento o de observancia del mismo por parte de la autoridad demandada en el caso concreto, de otro. (...) Ahora bien, una vez se ha establecido que la entidad responsable no ha atendido ¿o lo ha hecho de forma deficiente o defectuosa? al referido contenido obligacional, esto es, se ha apartado ¿por omisión? del cabal cumplimiento de las funciones que el ordenamiento jurídico le ha asignado, es menester precisar si dicha ausencia o falencia en su proceder tiene relevancia jurídica dentro del proceso causal de producción del daño (...) la Sala ha venido insistiendo en la necesidad de deslindar plenamente los ámbitos de operatividad y el contenido de las nociones de causalidad y de imputación, como presupuesto necesario para estructurar correctamente el examen respecto de la responsabilidad extracontractual del Estado, indicando que es, precisamente, el territorio de la responsabilidad por omisión aquél en el cual

resulta más relevante dicha distinción, comoquiera que frente a eventos en los cuales se pretende deducir responsabilidad del Estado como consecuencia de un no hacer, el correspondiente examen de causalidad se desenvuelve en un plano meramente hipotético, pues el auténtico análisis sobre la procedibilidad de atribuir la obligación resarcitoria al ente demandado debe realizarse en el terreno de la imputación (...) al realizar el juicio de imputación de cara a examinar la responsabilidad de un agente en la producción de un resultado dañino debe tenerse en cuenta que los seres humanos y, por consiguiente, también las personas jurídicas o las entidades públicas, interactúan en la vida social en condición de portadores de un rol

ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA-Por omisión en el mantenimiento de las vías y falta de señalización - FALLA EN EL SERVICIO POR OMISIÓN-Falta de señalización no constituyó la causa eficiente de la muerte del demandante/**FALLA EN EL SERVICIO-Hecho** exclusivo y determinante de la víctima

"Para esta Delegada del Ministerio Público, teniendo en cuenta las pruebas obrantes en el proceso, es importante resaltar que en el caso que nos ocupa, resulta claro que el conductor del camión, no obró en la forma debida. Por el contrario, actuando con negligencia e imprudencia sumas, puso en peligro su propia vida y la de las dos personas que se desplazaban en el mismo vehículo, como pasajeras, al orillarse demasiado al lado de la ladera y exigir al terreno el tener que soportar un peso exagerado como era el del camión - carro tanque y el adicional de más de 14.000 litros de leche que transportaba desde el corregimiento de San Félix.

Por otra parte, para esta Delegada del Ministerio Público, es claro que el hecho de que no hubiese alguna señalización en el sitio del accidente, ello no constituyó la causa eficiente de la muerte del señor y de los daños sufridos por el vehículo camión de placas WFE 950. El Departamento de Caldas había realizado contratos con el fin de cumplir con su obligación de mantenimiento de la vía, tal y como se desprende de los obrantes en el expediente. Si bien no existía señalización en el sitio donde ocurrió el accidente, de las pruebas recaudadas en el proceso dan cuenta de que la causa determinante para la ocurrencia del accidente no fue la carencia de señalización en el sitio, sino la imprudencia e impericia del conductor. Su conducta contribuyó de manera exclusiva en la causación del accidente.

Sumado a lo anterior, para esta Delegada, los testimonios obrantes en el proceso constituyen un elemento probatorio claro y suficiente respecto de las circunstancias de modo, tiempo y lugar que rodearon el accidente, pues los mismos, están dotados de seriedad, precisión y coincidencia, razón por la cual resulta obvio concluir que estas declaraciones resultan suficientes, para tener pleno conocimiento de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que, realmente, ocurrió el hecho dañoso por el cual se demandó dentro del presente proceso.

RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DEL ESTADO-La muerte tuvo por causa exclusiva la conducta culposa del conductor.

Se concluye que el accidente en el que resultó muerto el señor, tuvo por causa exclusiva, la conducta culposa del conductor del vehículo, lo que, respecto de él mismo constituye un hecho exclusivo de la víctima, y respecto de los demás demandantes, un hecho exclusivo de un tercero, que, en ambos casos, rompe el nexo de causalidad y exime de responsabilidad al Departamento de Caldas, por lo que esta Delegada solicita a esa Honorable Corporación se confirme el fallo de primera instancia, de no acceder a las pretensiones de la demanda.

La Procuraduría General de la Nación en su función de garantizar la eficacia del derecho de acción y en representación de los intereses de la sociedad a través de esta Delegada considera que se debe confirmar la sentencia de primera instancia teniendo como fundamento principal un hecho exclusivo de la víctima. **Procuraduría Cuarta Delegada ante el Consejo de Estado. EXPEDIENTE: 17001233100020050239301(45390)**

La procedencia de eximición de responsabilidad al haber mediado culpa de un tercero por quien no se debe responder, requiere ineludiblemente la prueba de la concreta existencia de una conducta o actitud negligente, imprudente o culposa por parte del otro coprotagonista interviniente en el siniestro -que no deja de ser el tercero a que alude el art. 1113 del C.C.-, que haya tenido por consecuencia la interrupción de la relación causal entre el hecho y el daño. **CCC. QUILMES, SALA 1, 34-2006, FERREÑO, MIGUEL OSCAR C1 KALUZA, CARLOS HUGO Y OTROS S/ DAÑOS Y PERJUICIOS, SUMARIO JUBA 82902749**

La normativa del art. 1113 del Código Civil, al hablar de culpa de la víctima o en su caso de un tercero por quien no se deba responder, alude a la existencia de una conducta que opera como factor interruptivo de la relación causal entre el hecho o actuación de la cosa riesgosa y el daño padecido. En tal sentido se manifestó la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, cuando mediante sentencia de febrero 29 de 1964 indicó: "El error de conducta (...) constituiría lo que la doctrina llama el hecho de un tercero, que la jurisprudencia considera que se comprende dentro de la intervención de un elemento extraño. La intervención de este elemento extraño configura una causal de irresponsabilidad del demandado. Siempre que el hecho del tercero tenga con el daño sufrido por la víctima una relación exclusiva de causalidad, pues en tal supuesto la culpa del demandado es extraña al perjuicio". (Cas. G.J. Tomo 1062271 pág. 163. Resalta la Sala). **CCC. QUILMES, SALA 1, 16-10-2007, RODRÍGUEZ GABANCHO, MARÍA DEL CARMEN Y OTRA CI LUQUE, LUIS Y OTROS S/ DAÑOS Y PERJUICIOS, SUMARIO JUBA 82901484**

Como se ha señalado, la conducción de vehículos automotores, como actividad que, por sus características, es catalogada de naturaleza peligrosa y, en esa medida, exige a quienes la desarrollan, conducir con sumo cuidado, diligencia, pericia y prudencia. Por lo descrito, se debe indicar que en el presente caso existen pruebas pertinentes y conducentes para determinar la negligencia, impericia e imprudencia del conductor, quien tenía la custodia de sus pasajeros, y el deber de garantizar su

seguridad, máxime por ser conductor, debe tener experiencia e idoneidad y amplio conocimiento de las señales de tránsito, de las velocidades permitidas, del estado de las vías, del cupo de carga en su vehículo, la revisión técnico mecánica y en fin su deber era minimizar cualquier riesgo que pueda prever, lo que al parecer no se cumplió por parte del conductor.

La oposición a las pretensiones se fundamenta en que no existe prueba que establezca que el accidente ocurrió por falla o falta del servicio, esto es, no está probado que la vía o su estado sea la causa necesaria o determinante del accidente, no está probadas las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurre el accidente, por el contrario, está probado que de conformidad con la constancia del Informe Policial de Accidentes de Tránsito No. C00137870 del 31 de marzo de 2015, prueba aportada por la Accionante, y suscrita por el Agente de Tránsito encargado de levantar el informe PT MANUEL MURILLO GUALTEROS, **la probable causa del accidente de tránsito para el TRACTO CAMION DE PLACAS UFS855, es la distinguida con el número 157 que consiste en una posible falla en el sistema de frenos.**

De otra parte, dentro del dictamen pericial del Técnico de Automotores de la Fiscalía General de la Nación ratifica lo dicho por el Agente de Tránsito descrito anteriormente, toda vez que la tractomula causante del siniestro efectivamente **presentaba sobrecarga, graves fallas mecánicas, e incumplía las normas de tránsito par esta clase de vehículos de carga, pues traía uno de los troques traseros suspendido, lo cual hizo que su capacidad de carga disminuyera,** conforme se acredita con los documentos y pruebas que aporó el demandante.

La conducta asumida por el conductor del vehículo TRACTO CAMION de placas UFS855, señor GERARDO VIVEROS DIAZ, como consta en el informe Policial de Accidentes de Tránsito No. C00137870 del 31 de marzo de 2015, prueba aportada por la Accionante, y suscrita por el Agente de Tránsito encargado de levantar el informe PT MANUEL MURILLO GUALTEROS, lo cual es corroborado por la Autoridad Competente al momento del levantamiento del presunto Accidente, que hoy nos ocupa y que quedó establecida como **la probable causa del accidente de tránsito para el TRACTO CAMION DE PLACAS UFS855, es la distinguida con el número 157 que consiste en una posible falla en el sistema de frenos.**

De igual forma quedo estipulado dentro del dictamen pericial del Técnico de Automotores de la Fiscalía General de la Nación ratifica lo dicho por el Agente de Tránsito descrito anteriormente, toda vez que la tractomula causante del siniestro efectivamente **presentaba sobrecarga, graves fallas mecánicas, e incumplía las normas de tránsito par esta clase de vehículos de carga, pues traía uno de los troques traseros suspendido, lo cual hizo que su capacidad de carga disminuyera,**

Así mismo dentro del informe pericial que elaboro el I.T. GERMAN BLANCO CAÑON BLANCO, técnico de automotores de la UNIDAD DITRA GRUPO UNIDAD BASICA INVESTIGACION CRIMINAL DETRA DE CUN, quien da cuenta que el tractocamión siniestrado al momento del accidente tenía uno de los troques traseros suspendido, lo cual acarreo una sobrecarga que acarreo a falla al sistema de frenos, y desencadeno el fatal accidente, información que se encuentra dentro del informe del proceso penal y que esta aportado en el expediente.

Llamamos en este punto la atención del despacho, en el sentido de que igualmente Se erige como una causal eximente de responsabilidad el hecho de un tercero, desarrollado por el conductor del tractocamión de placas **UFS855**. Pero es igualmente imputable la conducta, a la imprudencia y violación de reglamentos por parte del conductor, quien en efecto desplegó imprudentemente la conducta que generó el presunto accidente, erigiéndose tal conducta como culpa de un tercero, que a su vez configura causas que exoneran de cualquier responsabilidad a mi defendida Instituto Nacional de Vías - INVIAS.

Es sabido que a través del medio de control de reparación directa se persigue la responsabilidad administrativa de un ente público, tendiente a la obligación jurídica de asumir las consecuencias patrimoniales derivadas de hechos o acciones dañosas; esta responsabilidad se basa en una presunta acción u omisión de la Administración, la cual no está demostrada en el proceso, pero sí, pretende el accionante, que sea el soporte para obtener una indemnización.

Aunado a lo anterior, existe un rompimiento del nexo causal que exime al INVIAS de responder por los daños reclamados, si se tiene en cuenta que existió culpa o hecho de un tercero, pues fue el accionar del conductor, el factor determinante en la producción del daño.

Con fundamento en el acervo probatorio y a la luz de la realidad fáctica consagrada en el proceso, se impone concluir que en este caso el Instituto Nacional de Vías-INVIAS, no es responsable del daño que se le imputa, pues el nexo causal quedó roto por una causa ajena al demandado, como es la culpa o hecho de un tercero que conducía el TRACTO CAMION que colisiona con la Buseta en que iba el hoy demandante.

De los hechos y las pruebas arrimadas al proceso, se extrae que la causa del accidente nada tiene que ver el INVIAS, por una presunta falla que pueda hacer que el **INVÍAS** responda por este hecho; por el contrario, lo confesado por la parte actora, es que el exceso de velocidad, fallas mecánicas, sobre carga y las otras causas netamente imputables al conductor, fueron las verdaderas causantes del accidente

8.6. CUMPLIMIENTO DEL INVIAS

Conforme al artículo 52 del Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, por el cual se

reestructuró el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte, y se suprimen, fusionan y reestructuran entidades de la rama ejecutiva del Orden Nacional, señal lo siguiente: "...Reestructurase el Fondo Vial Nacional como el Instituto Nacional de Vías, **establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonio propio y adscrito al Ministerio de Transporte.**

Asimismo, el artículo 53 del Decreto precitado señala que el "Objetivo del Instituto Nacional de Vías ejecutar las políticas y proyectos relacionadas con la infraestructura vial a cargo de la Nación en lo que se refiere a carreteras"

Lo anterior, de conformidad con lo indicado en el artículo 70 y ss de la Ley 489 de 1998, por la cual se dictan normas de organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, con el objeto de regular el ejercicio de la función administrativa, determina la estructura y define los principios y reglas básicas de la organización y funcionamiento de la administración pública.

Es de indicar, que mediante Decreto No. **2618 del 13 de noviembre de 2013, por el cual se modificó la estructura del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS**, y actualmente vigente, señala en el Artículo Primero, lo siguiente:

Artículo 1º. *Objeto del Instituto Nacional de Vías (Invias)*

El Instituto Nacional de Vías (INVIAS) tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte." (Lo subrayado fuera de texto)

En su artículo segundo del decreto precitado, se indican las funciones generales de INVÍAS, donde se señalan entre otras, la siguiente:

"2.1 Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte." (Lo subrayado fuera de texto)

Por lo tanto, El instituto Nacional de Vías-INVIAS, viene cumpliendo a cabalidad con sus funciones, para lo cual fue creado por el decreto 2171 de 1992, y demás decretos y por tanto por mandato legal entrega a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el contrato de concesión No. 444 DE 1994 y este a su vez, subroga a la CONCESIONARIO VIAL DE LOS ANDES S.A.- COVIANDES S.A. En la vía donde presuntamente ocurrieron los hechos.

Con lo expuesto es claro que el Instituto Nacional de Vías –INVÍAS, no tiene ninguna responsabilidad en los hechos, y por ende no está obligada a pagar los

perjuicios reclamados por el actor, ya que la citada vía se encuentra **CONCESIONADA**.

9. PRUEBAS

Solicito al señor Juez, que se tengan, admitan, las presentadas en la presentación de la demanda su traslado, decreten y practiquen las siguientes pruebas:

9.1. DOCUMENTALES:

Aportadas:

Solicito al Juzgado se tengan como prueba los siguientes documentos que se aportan con la contestación de demanda:

- Copia del Contrato de Concesión No. 444 de 2 de agosto de 1994
- Copia del Anexo al Contrato No. 444 de 1994.
- Copia de la Resolución No. 3187 de 1 de septiembre de 2003.
- Copia del Acta No. 49 de 30 de diciembre de 2005, Modificatoria del Contrato de Concesión No 444 de 1994.
- Copia de Sentencia No. 11001333603120170013700 Juzgado 31 Administrativo Bogotá.
- Poder para actuar.
- Resolución de nombramiento, acta de posesión y constancia de vigencia del cargo de la doctora MARIA VICTORIA URIBE DUSSÁN, como Jefe de la Oficina Asesora Jurídica del Instituto Nacional de Vías - INVIAS
- Resolución de Delegación de Funciones No. 08121 de 31 de diciembre de 2018.
- Resolución de modificación No. 00359 de 30 de enero de 2019
- Resolución de nombramiento No. 005845 del 10 de septiembre de 2018.

9.2.3.-Tramo de vía, identificación del sitio y características de la misma a la altura del K55+250 de la vía BOGOTA –VILLAVICENCIO, en la jurisdicción del Municipio de GUAYABETAL, donde presuntamente ocurrió accidente el día 31 de marzo de 2015 en el que presuntamente perdió la vida el señor **NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA**.

9.2.4.-Señales verticales, horizontales o de cualquier otra índole existente en la vía BOGOTA – VILLAVICENCIO, a la altura del K67+020, jurisdicción del Municipio d Gayabetal, en el que presunto accidente donde resultó muerto el señor **NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA**.

9.2.5.-Clase de iluminación existente, de acuerdo a las normas técnicas sobre diseño de carreteras, el tiempo de duración del encendido de la misma en el sitio K55+250 de la vía BOGOTA –VILLAVICENCIO, en la jurisdicción del Municipio de GUAYABETAL, donde presuntamente ocurrió accidente el día 31 de marzo de 2015 en el que presuntamente perdió la vida el señor **NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA**.

Para tal efecto se podrá oficiar a la dirección Calle 24 A No. 59-42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2 Bogotá.

9.2.6. Las demás pruebas, que el señor Juez, considere pertinentes, eficaces y conducentes ordenar y practicar necesarias para las resultas del proceso.

10. PETICION

Por lo expuesto en este memorial de contestación de la demanda, las pruebas que se hacen llegar y las que se allegarán en el transcurso del proceso, y que hagan parte integral del expediente solicito al señor Juez Sesenta Administrativo del Circuito de Bogotá Sección Tercera Oralidad, denegar las pretensiones de la demanda.

Además solicito se condene en costas y costos y agencias en derecho a que haya lugar, al demandante **DANITZA ANGIE GERALDINE DOMINGUEZ AUDOR Y OTROS** y a favor del Instituto Nacional de Vías-INVIAS.

11. ANEXOS

Los documentos enunciados en el acápite de pruebas:

11.1. Poder para actuar.

11.2. Resolución de nombramiento, acta de posesión y constancia de vigencia del cargo de la doctora MARIA VICTORIA URIBE DUSSAN, como Jefe de la Oficina Asesora Juridica del Instituto Nacional de Vías-INVIAS.

11.3. Resolución de Delegación de Funciones No. 08121 del 31 de diciembre de 2018 y su modificación No. 0359 del 30 de enero de 2019.

11.4. Certificación del ejercicio del cargo expedida por el Coordinador de Talento Humano de fecha agosto 8 de 2019

12. LLAMAMIENTO EN GRANTÍA

Manifiesto al señor Juez Sesenta Administrativo del Circuito de Bogotá, que en escrito separado realizare el llamamiento en garantía correspondiente

13. NOTIFICACIONES

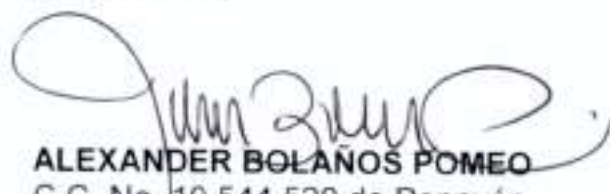
Mi mandante y el suscrito reciben notificaciones en la secretaría del Juzgado o en la Oficina Jurídica del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, oficina 801, de la Calle 25G- No 73B-90 Edificio Central Point de Bogotá D.C. correo Electrónico

njudiciales@invias.gov.co

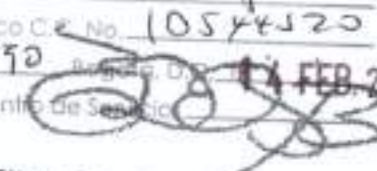
abolanos@invias.gov.co

Del señor Juez.

Atentamente,



ALEXANDER BOLAÑOS POMELO
C.C. No. 10.544.520 de Popayán
T.P. No. 137790 del C. S de la J

RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
OFICINA DE APOYO PARA LOS JUZGADOS
ADMINISTRATIVOS DE BOGOTÁ, D.C.
DII IGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL
El Documento fue presentado personalmente por
Alexander Bolaños Pomeo
quien se identificó C.C. No. 10544520
I.P. No. 137790 Bogotá, D.C. 14 FEB 2020
Responsable Centro de Servicio

Elkin David Casallas Bello



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
POLICIA NACIONAL
SECRETARIA GENERAL



RESPONDENCIA
RECIBIDA

2019 DEC 10 PM 4:18

OFICINA DE APOYOS
JUZGADOS ADMINISTRATIVOS

010457

Doctor

ALEJANDRO BONILLA ALDANA

JUEZ SESENTA (60) ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ

E. S. D.

Proceso No.	11001334306020170016500
Demandante	DANITZA ANGIE GERALDINE DOMÍNGUEZ AUDOR Y OTROS
Demandado	NACIÓN - MINISTERIO DE DEFENSA - POLICIA NACIONAL Y OTROS
Medio de control	REPARACION DIRECTA
Asunto	CONTESTACIÓN DEMANDA

GISEL MARISOL MAIGUAL CASTILLO, mayor de edad identificado con cédula de ciudadanía No. 1.085.288.268 de Pasto - Nariño portadora Tarjeta Profesional No. 260.419 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando como apoderada judicial de la **NACION- MINISTERIO DE DEFENSA – POLICIA NACIONAL**, de acuerdo al poder conferido en debida forma por el señor Coronel PABLO ANTONIO CRIOLLO REY en calidad de Secretario General de la Policía Nacional, me permito dar traslado a la contestación de la demanda en los siguientes términos:

I. A LOS HECHOS DE LA DEMANDA

En Relación con las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, los mismos deberán probarse para cumplir las exigencias procedimentales del artículo 177 de Código de Procedimiento Civil concordante con el 167 del Código General del Proceso, así como la falla del servicio endilgada a esta entidad y los perjuicios que se demandan, ya que el apoderado de la accionante afirma que la situación fáctica planteada en la demanda, en relación con los presuntos daños que sufrió la demandante y algunos familiares, tal y como se relacionaron en las pretensiones, con ocasión al accidente de tránsito ocurrido el 31 de marzo de 2015.

Frente a los hechos expuestos por los demandantes relacionados con el caso y los presuntos daños que se atribuyen a mi defendida, a los cuales manifiesto lo siguiente:

A LOS HECHOS 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 Y 11 NO ME CONSTAN, por cuanto hacen referencia a relaciones filiales que la víctima tenía con su núcleo familiar, así como su presunta vinculación laboral, situaciones que escapan al conocimiento de la Policía Nacional.

A LOS HECHOS 12, 13, 14, 15, 16, 17 y 18 NO ME CONSTAN, ya que hacen referencia a un accidente de tránsito ocurrido entre una buseta de placas **SMB-608** y un tracto camión de placas **UFS-855**, en circunstancias totalmente ajenas a la Policía Nacional, pues no existe relación alguna de causalidad entre el accidente y mi representada, es de anotar que la única intervención de la Policía Nacional según se narra en los hechos es el informe de policía en el accidente de tránsito que al parecer lo realizó el PT MANUEL MURILLO GUALTEROS, circunstancia que no



ep1

tiene relación alguna con el hecho dañino, por tanto no me consta los supuestos facticos relacionados.

II. A LAS PRETENSIONES QUE SE SOLICITÁN EN LA DEMANDA

La Entidad Pública que represento, **se opone a la totalidad de las pretensiones formuladas por la parte demandante**, bien sean estas declarativas, de interpretación, consecuenciales y/o de condena de la demanda, basándome para ello en las razones de hecho y de derecho que se expresaran a lo largo del presente escrito de contestación.

A efectos de desarrollar la **OPOSICIÓN TOTAL**, a las pretensiones formuladas por los accionantes en su escrito de demanda, la POLICIA NACIONAL ha desarrollado su posición en base a ciertos argumentos que serán desarrollados a lo largo del presente escrito, pero que, inicialmente serán esbozados, para ilustración del Honorable Juzgado.

III. RAZONES DE DEFENSA

Lo primero en advertir señor Juez, corresponde a la falta de claridad en el escrito de la demanda, en relación con la presunta responsabilidad que tiene la Policía Nacional en el accidente de tránsito ocurrido el día 31 de marzo de 2015, en la vía que de Villavicencio ci conduce a la ciudad de Bogotá, donde resultaron involucrados dos vehículos particulares, identificados como, buseta de placas SMB-608, Marca Mercedes Benz, afiliada a la empresa de transporte público Bolivariano, conducida por el señor NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D) y el tracto camión de placas UFS-855, Marca Chevrolet, línea Kodiak, conducido por el señor GERARDO VIVEROS DIAZ (Q.E.P.D); como puede observarse los vehículos accidentados son particulares en donde uno de ellos al parecer perdió los frenos e invadió carril contrario impactando al otro automotor casando las fatales muertes entre ellas la del señor NESTOR GUZMAN, por la cual se reclaman hoy perjuicios al estado.

En atención a lo anterior vale la pena revisar si en el caso concreto se configuran los requisitos de causalidad para que se puede a tribuir responsabilidad administrativa a la policía nacional, veamos:

EL DAÑO

En el caso concreto está más que claro que existió un daño, cual es la muerte del señor NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D), sin embargo dicho daño como consecuencia del citado accidente de tránsito, en el cual solo intervinieron personas particulares que no pertenecían a la instituciones del estado colombiano, es decir no existe relación alguna entre el daño ocurrido y la Policía Nacional, la cual solo concurrió al lugar de los hechos a adelantar los actos urgentes y el correspondiente informe de tránsito pero tiempo después de ocurrido el citado accidente.

EL HECHO GENERADOR DEL DAÑO

Nótese su señoría que el hecho que genero el daño que hoy se imputa al estado, tal y como se manifestó con anterioridad, fue un accidente de tránsito donde de acuerdo a las pruebas arrojadas al despacho con el escrito de demanda, entre



ellas el informe ejecutivo del accidente de tránsito levantado por el señor Intendente FAVIO PANQUEBA RODRIGUEZ, dan cuenta de lo siguiente:

"siendo las 19:30 horas del día 31 de marzo de 2015, se recibe una llamada por parte del señor intendente Martínez Wilfredo comandante unir 3 de la ruta Bogotá Villavicencio, quien nos informa sobre un accidente de tránsito en la vía Bogotá – Villavicencio, Km 55+250, jurisdicción del municipio de guayabetal, donde perdieran la vida 8 personas aproximadamente y otras cuantas resultaron lesionadas, por lo cual iniciamos desplazamiento de forma inmediata.

Al llegar al lugar del accidente se encuentra con acordonamiento, pero con gran magnitud de personas dentro del mismo, entre ellos personas de la concesión, ambulancias, cruz roja, bomberos y unidades de la dirección de tránsito y transporte."

Significa entonces lo precedente que el hecho generador del daño, nada tiene que ver con la Policía Nacional, institución que como se observa acudió al lugar de los hechos, pero para adelantar los actos urgentes, la inspección técnica a cadáveres, asistencia a las personas lesionadas, entre otras diligencias, pero que dichas circunstancias, nada tienen que ver con el hecho mismo del accidente en el que se vieron involucrados vehículos particulares.

NEXO DE CAUSALIDAD

Respecto a este requisito revisemos algunos apartes que se desarrollaron en un reciente

Artículo de Investigación denominado: **"Análisis del nexo causal en la responsabilidad extracontractual del Estado"**, así:

(...)

ALCANCES DEL NEXO CAUSAL DENTRO DE LA DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD

El nexo causal

Este elemento de la responsabilidad va ligado a la vinculación entre la causa y el efecto. De esta manera, "se entiende como la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador del daño y el daño probado" (Patiño, 2008, p.193). Se trata entonces, de un puente entre la actuación o la omisión de la administración pública y el daño que se llega a cometer dentro de este ejercicio administrativo.

La existencia de una relación de causalidad o nexo causal entre la actividad de un sujeto (activa u omisiva) y el resultado dañoso ha constituido tradicionalmente una exigencia ineludible para el nacimiento de la responsabilidad civil, es decir, un requisito imprescindible para la viabilidad de la pretensión indemnizatoria (Esparza, 2015, p.10)

En este orden de ideas, el nexo causal es una íntima vinculación que surge de la conducta u omisión de la administración pública a través de sus agentes, considerado en esta figura como la generación directa y determinante para la consumación del daño, esto en materia de



563

responsabilidad objetiva y el daño producido por tal actuación.

En este escenario, se presentan diversas tipologías de culpa, a saber: probada, presunta y concurrencia de culpas, por lo que se hace necesario distinguir las teorías que giran en torno al nexo causal y determinar el tipo de culpa. Así, existe la teoría de la equivalencia de las condiciones, la teoría de la causa próxima, teoría de la causalidad adecuada, teoría de la imputación objetiva y otras explicaciones cuando surge por varias causas.

Inicialmente, la teoría de la equivalencia de condiciones conjuga varias causas en la realización de un evento, por lo que para determinar la culpa es necesario ir desechando cada posible causa hasta encontrar la que lo originó; en Derecho Administrativo se puede presentar que una acción u omisión que ocasiona un daño antijurídico pudo darse solidariamente por varios funcionarios. En la teoría de la causa próxima se establece una sola causa y es la más próxima a la realización directa del daño. Respecto a la teoría de la causalidad adecuada, esta se presenta luego de haber estudiado todas las causas posibles y medir cuál de ellas tuvo mayor probabilidad de haber ocasionado el daño. Por su parte, la teoría de la imputación objetiva corresponde a la asignación de la causa de unos criterios que permitan identificar que fue esta y no otra la que engendró el daño. Finalmente, se tiene que no existe una regla exacta para determinar el nexo causal identificando las causas del daño, solo se escoge la teoría según el tipo de causas que se tengan.¹

Así, aclarado el significado del requisito fundamental y principal para que se pueda declarar la responsabilidad del estado, no queda duda entonces que en el caso que nos ocupa, tanto el daño y el hecho ocurrieron en circunstancias ajenas a la institución policial, lo que nos permite concluir por obvias razones que existe entonces un rompimiento del nexo causal, pues resulta imposible para la parte actora probar el requisito de causalidad en contra de la Policía Nacional, que nada tiene que ver con las circunstancias en que se presentó el fatal accidente donde perdió la vida el señor NESTOR GUZMAN.

CLAUSULA GENRAL DE RESPONSABILIDAD

La Constitución Política de Colombia establece una clausula general de responsabilidad del estado, en su artículo 90 que prevé:

"ARTICULO 90. El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.

En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste."

No obstante lo anterior, en el caso que nos ocupa, si bien es cierto la Policía Nacional, es una Entidad al servicio de la comunidad, instituida para proteger la vida, honra y bienes de las personas, este deber debe analizarse para cada caso en concreto tomando como referencia las diferentes circunstancias de tiempo, modo

¹ Artículo de investigación "Análisis del nexo causal en la responsabilidad extracontractual del Estado" Revista Vis Iuris, 5(10): pp.63-86. Julio - Diciembre, 2018. ISSN: 2389-8364.



564

y lugar en que ocurrieron los hechos con el fin de establecer si efectivamente existió una falla del servicio, una negligencia o una falta en el servicio por acción o por omisión, ya que el hecho que mi defendida este instituida para la protección de la comunidad, ello no significa que por cualquier caso que ocurra dentro del territorio colombiano donde desafortunadamente pierda la vida una persona, o resulte lesionad, deba atribuirse la responsabilidad a la Policía.

Está claro que en el caso que nos ocupa la parte actora pretende endilgar dicha responsabilidad administrativa a la Policía Nacional, por el simple hecho de la existencia de esta cláusula general de responsabilidad, sin embargo en el caso como ya se verifico en el acápite anterior no existe relación alguna de mi representada con el hecho, por tanto no es a la institución policial a quien se le debe atribuir la responsabilidad que pretende la demandante, ya que en caso de existir allí algún tipo de responsabilidad, este podría atribuirse a quien resulto infractor en las normas de tránsito, es decir a los conductores que dieron pie a que ocurriera el hecho dañino, pero que cuya responsabilidad no puede ser debatida a través de esta acción de reparación directa sino tal vez a través de otra jurisdicción dentro de la administración de justicia, situación que permite excluir del contradictorio al estado colombiano y particularmente a la Policía Nacional.

De otro lado, La Jurisprudencia Colombiana ha impuesto unos límites al cubrimiento del daño, teniendo como regla que "se debe indemnizar todo el daño, solo el daño, y nada más que el daño", dicha regla encuentra su origen en un postulado fundamental, cual es la existencia del daño como requisito previo para su indemnización, entendiendo por daño, menoscabo patrimonial, y al no ser demostrados y cuantificados, la obligación de pagarlos debe considerarse extinguida, correspondía a los actores acreditar la identidad del daño y de ello se deduce que no está probada la existencia del perjuicio material, pues en efecto la parte actora descuido en grado sumo la prueba de la existencia de un perjuicio material, y en nuestro régimen *"Ninguna de las partes goza en proceso Colombiano del privilegio especial de que se tengan, por cierto los hechos simplemente enunciados en su escrito, sino que estas deberán acreditar sus propias aseveraciones"* (expediente No. 2607, actor MARIA GILMA BETANCUR VALENCIA).

Lo establecido en la jurisprudencia de la alta corporación sustenta las teorías expuestas y explicadas como medio de defensa, bajo el entendido que no es por capricho de la entidad demandan oponerse todas las pretensiones signadas por el demandante, ya que no resulta lógica la vinculación de mi poderdante en el caso bajo estudio, lo que da pie entonces para proponer las siguientes excepciones previas y de fondo, que desde ya solicito al despacho sean decretadas a favor de la Policía Nacional:

IV. EXCEPCIONES PREVIAS

Previo al análisis de fondo de la controversia, como medios exceptivos propongo los siguientes:

• FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA

En Atención a que los vehículos particulares, identificados como: buseta de placas SMB-608, Marca Mercedes Benz, afiliada a la empresa de transporte publico Bolivariano, conducida por el señor NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D) y el tracto camión de placas UFS-855, Marca Chevrolet, línea Kodiak, conducido por el señor GERARDO VIVEROS DIAZ (Q.E.P.D), no eran de



565

propiedad de la Policía Nacional, así como sus conductores no tenían relación laboral alguna con la institución policial, resulta claro que mi representada nada tiene que ver con el hecho dañino, es decir la muerte del señor NESTOR GUZMAN, en otras palabras como apoderado de la Policía Nacional, no entiendo porque la parte actora vinculo a mi defendida, si los hechos son claros en determinar que lo que se presento fue un desafortunado accidente en donde la parte actora se equivoca en vincular a instituciones del estado al contradictorio, ajenas a la muerte por la cual se reclaman hoy perjuicios.

Ciertamente, éste interés, en relación con la parte demandada, hace referencia a la causa privada y subjetiva que tiene el demandado para contradecir las pretensiones del demandante. Así las cosas, el demandado debe ser la persona a quien, conforme a la Ley, corresponde contradecir la pretensión del demandante o frente a la cual permite la Ley que se declare la relación jurídica sustancial de la demanda.

La legitimación en la causa ha sido estudiada desde dos puntos de vista a saber, de Hecho y Material. La legitimación de hecho es la relación procesal que se establece entre el demandante y el demandado por intermedio de la pretensión procesal, es decir, es una interrelación jurídica que nace de la imputación de una conducta en la demanda, y de la notificación de ésta al demandado, a quien se le atribuye, está legitimado de hecho para responder a las pretensiones de la demanda a partir de la notificación de la demanda.

En cambio la legitimación material en la causa alude a la participación real de las personas en el hecho origen de la formulación de la demanda, independientemente de que haya demandado o no, o de que haya sido demandado o no. Por lo tanto, todo demandado de hecho no necesariamente estará legitimado materialmente, pues solo lo estarán quienes participaron realmente en los hechos que dieron origen a la formulación de la demanda; siendo en últimas la legitimación material en la causa, ya sea por activa o por pasiva, la condición anterior y necesaria para dictar sentencia de mérito.

En el caso bajo estudio, y conforme a lo anterior, resulta procedente manifestar que en el libelo demandatorio, se está incluyendo como parte pasiva a la NACION - POLICIA NACIONAL, sin que entre ésta Institución y el demandante exista una estrecha relación sustancial, con el supuesto de hecho y las pretensiones de su demanda. La legitimación en la causa por pasiva o capacidad para comparecer como demandado requiere de un presupuesto: La existencia de la persona, que como tal puede ser sujeto de la relación procesal quedando como se desprende de los mismos hechos de la demanda, el accionante no allega al despacho prueba sumaria que demuestre la legitimación en la causa por pasiva o capacidad para comparecer como demandado requiere de un presupuesto: La existencia de la persona, que como tal puede ser sujeto de la relación procesal quedando habilitada para contradecir las pretensiones de la demanda.

En esta instancia y de conformidad a los hechos narrados en la demanda no se puede establecer, que la Policía Nacional es administrativamente responsable, ya que no se ha determinado la falla en la prestación del servicio y su nexo de causalidad con el mismo, teniendo en cuenta que no existe prueba alguna que determine que la institución policial tenga responsabilidad alguna en los hechos motivo de estudio, siendo importante demostrar por parte del accionante, en qué circunstancias se presentaron los acontecimientos que hace referencia en el libelo, y que personal debidamente demostrado causo el daño señaladas en la demanda.

Como se desprende de los mismos hechos de la demanda, el accionante no allega al despacho prueba sumaria que demuestre que la muerte del señor NESTOR



586

GUZMAN, haya sido causadas por acción u omisión o extralimitación de algún funcionario policial.

En sumario, no existe criterio de imputación ni material, ni normativo, que permita vincular la conducta o comportamiento de la administración con los actos o hechos desencadenantes del daño, en consecuencia, no le es imputable al Estado, porque este fue ajeno a su causación, como quiera que el resultado, de conformidad con el acervo probatorio allegado, sólo puede ser atribuible a la conducta de terceros en el ejercicio de una actividad peligrosa, cual es la conducción de vehículos, sin que exista posibilidad de endilgarlo a la administración pública.

En atención a lo anterior y como quiera que la Policía Nacional, no debe responder por los daños reclamados, puesto que se presenta una ausencia total de responsabilidad administrativa y un claro rompimiento del nexo causal, entre el daño y el hecho que se pretende atribuir a mi representada, solicito al despacho se decrete la excepción propuesta y que se encuentra tipificada en el numeral 6 del artículo 180 de la ley 1437 de 2011, que estipula:

6. Decisión de excepciones previas. El Juez o Magistrado Ponente, de oficio o a petición de parte, resolverá sobre las excepciones previas y las de cosa juzgada, caducidad, transacción, conciliación, **falta de legitimación en la causa** y prescripción extintiva.

Si excepcionalmente se requiere la práctica de pruebas, se suspenderá la audiencia, hasta por el término de diez (10) días, con el fin de recaudarlas. Al reanudar la audiencia se decidirá sobre tales excepciones.

Si alguna de ellas prospera, el Juez o Magistrado Ponente dará por terminado el proceso, cuando a ello haya lugar. Igualmente, lo dará por terminado cuando en la misma audiencia advierta el incumplimiento de requisitos de procedibilidad. (Negrilla y subraya fuera de texto).

En atención al parte normativo en cita, solicito respetuosamente al despacho, que en la etapa de decisión de excepciones previas que se agote en la audiencia inicial del caso bajo estudio, se sirva decretar a favor de la Policía Nacional, **la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva**, en atención a los argumentos expuestos ampliamente en la presente contestación de demanda y en esa medida desvincularla del contradictorio dando por terminado el proceso a su favor.

V. EXCEPCIONES DE FONDO

ROMPIMIENTO DEL NEXO CAUSAL

En el caso bajo estudio además de configurarse la excepción propuesta anteriormente, queda demostrada la prosperidad de la presente excepción de fondo, en atención a los argumentos expuestos en las razones de defensa, donde quedo claro que tanto el hecho como el daño no resultaron atribuibles a la Policía Nacional, por tanto se presenta el rompimiento del nexo causal y por tanto una ausencia de responsabilidad de la policía nacional en el sub lite.



567

CULPA EXCLUSIVA Y DETERMINANTE DE UN TERCERO

El material probatorio arrojado al proceso da cuenta que quien genero el hecho y su consecuente daño, fue precisamente el señor GERARDO VIVEROS DIAZ (Q.E.P.D), conductor del tracto camión de placas UFS-855, Marca Chevrolet, línea Kodiak, quien al parecer por una falla mecánica en los frenos del vehículo, colisiono fuertemente al vehículo de servicio público buseta de placas SMB-608, Marca Mercedes Benz, afiliada a la empresa de transporte publico Bolivariano, conducida por el señor NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D), así pues aclarada esta circunstancia, no cabe duda que la responsabilidad recae directamente el conductor del tracto camión, pues fue este quien directamente en el ejercicio de la actividad peligrosa de conducción de vehículos, provoco el desenlace fatal por el cual hoy se reclama perjuicios del estado.

En atención a lo precedente, solicito al honorable despacho que en la sentencia que ponga fin al proceso se proceda a negar las pretensiones de la demanda decretando oportunamente esta causal de ausencia de responsabilidad del estado, propuesta en el presente acápite.

DE LA CARGA PÚBLICA:

De otro lado, la demandante debe probar, que los daños reclamados fueron ocasionados con ocasión de una acción u omisión por ausencia del servicio, para así entrar a demostrar el nexo causal entre el hecho generador y el daño ocasionado y a su vez, la supuesta responsabilidad de la entidad demandada, para poder entrar a hablar de una FALLA EN EL SERVICIO, situación que en el caso en litigio que nos ocupa, es imposible de demostrar atendiendo la sustentación propuesta por ésta defensa y las excepciones planteadas en relación con el tema concreto.

INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN

Que se declare la inexistencia de la obligación por parte de la NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA - POLICIA NACIONAL de reconocer y pagar daños y perjuicios a la actora, en razón a que no le asiste el derecho reclamado, toda vez, que por el lamentable accidente de tránsito, no hubo responsabilidad alguna por falla en el servicio, atribuible a mi prohijada.

EXCEPCION GENERICA:

Finalmente propongo, en nombre de mi defendida, la excepción genérica aplicable al caso sub judice, como quiera que dicho precepto legal faculta al fallador para que de manera oficiosa declare cualquier otro hecho que se encuentre debidamente demostrado, y que constituya una excepción que favorezca a la Entidad demandada, y que no haya sido alegado expresamente en la contestación de la demanda (artículos 175 núm. 3 y 180 núm. 6 del C.P.A.C.A).

Teniendo como fundamento los planteamientos anteriormente expuestos, con todo respeto realizo la siguiente, petición:



SSS

VI. PETICIÓN ESPECIAL

Por existir plena certeza respecto a que no están dados los elementos jurídicos que permitan atribuir responsabilidad a la NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA - POLICIA NACIONAL, toda vez, que está demostrada la ausencia de responsabilidad administrativa de la Institución, en el accidente de tránsito ocurrido el 31 de marzo de 2015, donde resultó muerto el señor NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D), comedidamente solicito al Honorable Despacho, **DECLARAR EN AUDIENCIA INICIAL PROBADA LA EXCEPCIÓN PREVIA FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA** dentro del presente medio de control de reparación directa.

VII. PERSONERÍA

Solicito a la Honorable Juez de la República, se sirva reconocerme personería de acuerdo al poder otorgado por el señor Secretario General de la Policía Nacional y los anexos que lo sustentan.

VIII. ANEXOS

Me permito anexar el poder y sus anexos legalmente conferidos por el Secretario General de la Policía Nacional.

IX. NOTIFICACIONES

Al representante legal de la entidad demandada, así como al suscrito apoderado, en la Carrera 7 No. 12B - 27, Piso 7, oficina 706 de Bogotá D.C., y/o al Email: decun.notificacion@policia.gov.co.

Del Honorable Juez,

GISEL MARISOL MAIGUAL CASTILLO
C.C No. 1.085.288.268 de Pasto (Nariño)
TP No 260.419 C.S.J.

Calle 59 No. 26-21 CAN, Bogotá DC
decun.notificacion@policia.gov.co
ardej@policia.gov.co
www.policia.gov.co



SE-048-11-01 SE-048-11-01 SE-048-11-01



La movilidad
es de todos

Mintransporte

NIT 899.999.055-4

SEÑOR

JUEZ 60 ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ

E.

S

D.

NÚMERO ÚNICO DE RADICACIÓN 11001334306020170016500

REFERENCIA: REPARACIÓN DIRECTA

DEMANDANTE: DANITZA DOMINGUEZ AUDOR Y OTROS

DEMANDADA: NACIÓN MINISTERIO DE TRANSPORTE, INVIAS, POLICÍA NACIONAL, COVIANDES.

RICARDO RODRÍGUEZ CORREA, mayor de edad, con domicilio y residencia en la ciudad de Bogotá D.C., identificado con la cédula de ciudadanía número 19.330.706 expedida en Bogotá, abogado portador de la Tarjeta Profesional número 30.217 del Consejo Superior de la Judicatura, en desempeño del poder a mí conferido por la Doctora SOL ÁNGEL CALA ACOSTA, mayor de edad, domiciliada en Bogotá, D.C., identificada con la Cédula de Ciudadanía No. 52.725.724 de Bogotá, Jefe Encargada de la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte de conformidad con la Resolución No. 0004794 del 09 de octubre de 2019, acta de posesión de fecha 15 de octubre de 2019, y en ejercicio de la delegación conferida por el Ministro de Transporte mediante Resolución No. 0003749 del 30 de agosto de 2016, encontrándome dentro del término legalmente señalado y teniendo en cuenta que los días 3 y 4 de octubre, no corrieron términos por paro judicial, así como los días 21 de noviembre y 4 de diciembre del presente año por paro nacional, me permito dar contestación a la demanda instaurada por la señora Danitza Angie G. Dominguez Audor y otros, en contra de la Nación Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías INVIAS, Policía Nacional, Concesión Vial De Los Andes Coviandes. A fin obtener la declaratoria de responsabilidad de las entidades demandadas, por causa del fallecimiento del señor Nestor David Guzmán Cardona, ocurrido el día 31 de marzo de 2015 en un accidente de tránsito.

PRETENSIONES:

Me opongo a todas y cada una de las pretensiones de la demanda por carecer de fundamento legal y fáctico con relación al Ministerio de Transporte, de conformidad con los argumentos que se expondrán en el acápite de los hechos y las excepciones, y por consiguiente desde el inicio del proceso, se solicita denegar las suplicas de la misma respecto a mi representada.

Igualmente me opongo a que se hagan las declaraciones y condenas solicitadas por la parte demandante, en contra del Ministerio de Transporte, toda vez que no es la autoridad competente para ser vinculada al presente proceso por carencia de competencia funcional y por ende de responsabilidad alguna, en consecuencia solicito sean negadas en su totalidad al demandante las pretensiones propuestas respecto de este Ministerio, por cuanto esta cartera no tiene ningún tipo de responsabilidad en el accidente relacionado en los hechos de la demanda, máxime que dicha vía está a cargo funcionalmente de autoridad administrativa distinta al Ministerio, y que goza de autonomía administrativa, presupuestal y de representación, por tanto no debió vincularse al presente proceso a la cartera Ministerial.

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-49, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Esfera, Pisos 9 y 10, Bogotá Colombia.
Teléfonos: (57+1) 3240800 (57+1) 4263185

<http://www.mintransporte.gov.co> - PGRS-WEB: <http://gestiondocumental.mintransporte.gov.co/pgr/>

Atención al Ciudadano: Sede Central lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 018000112042. Código Postal 111321



CORRESPONDENCIA
JUDICIAL

2019 FEB 12 09:12:38

OFICINA DE APOYO
JUZGADOS ADMINISTRATIVOS

310457

NIT 899 999 055-4

PRIMERA:

Me opongo rotundamente a cualquier tipo de declaración de responsabilidad administrativa y patrimonial o de declaratoria de responsabilidad por daños antijurídicos de orden material o moral por presunta falla en el servicio VIAL por acción o por omisión, frente a los hechos ocurridos el día 31 de marzo de 2015 donde lamentablemente falleció NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D), en un accidente de tránsito, precisamente por tener carencia de competencia en este asunto, es decir falta de legitimación en la causa por pasiva.

SEGUNDA: Me opongo a esta pretensión, en tanto no se acredita ni se prueba la existencia de responsabilidad alguna en contra del Ministerio de Transporte, ni por perjuicios materiales y ni perjuicios morales, ni daño a la vida de relación, bajo ningún concepto, ni de manera directa, ni de manera subsidiaria, a raíz del accidente sufrido el día 31 de marzo de 2015.

Al no existir ni competencia funcional, ni contractual del Ministerio de Transporte sobre ninguna clase de vías, llámense nacionales (concesionadas o no concesionadas), departamentales o municipales, o de la seguridad de las mismas operativamente, no es sujeto pasivo de condena por esta causa.

1. Así mismo por tratarse de una entidad que no es ejecutora o de mantenimiento de obras viales desde el año 1967 conforme lo ha contemplado las disposiciones jurídicas imperantes y reconocido así por la jurisprudencia administrativa, no debe reconocerse ningún tipo de perjuicios, entre ellos los morales, en su contra.

2. Por los mismos fundamentos anteriores, no es procedente el reconocimiento de perjuicios materiales de ninguna naturaleza en favor de los demandantes por parte del Ministerio de Transporte.

Adicionalmente me opongo entonces a esta pretensión, en la medida que el Ministerio de Transporte no debe ser condenado por los hechos y pretensiones expuestos en el libelo demandatorio, básicamente al configurarse en su favor la **falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho**.

TERCERA: Con los mismos fundamentos de los literales anteriores, el Ministerio de Transporte no debe reconocer ni pagar ningún tipo de intereses moratorios de ninguna clase. En primer lugar porque es evidente el hecho de un tercero en el accidente y en segundo lugar por no gozar de competencia, ni la función en las posibles causas del mismo.

CUARTA: Al no ser la parte encargada de la función, ni de atribuirse ninguna responsabilidad por falla en el servicio que no le corresponde, es fundamento suficiente para ser excluida del cumplimiento de la sentencia.

QUINTA: La expedición de copias auténticas, del fallo que pone fin al proceso, es un derecho de procedencia legal y por lo cual no es oponible por la parte vencida en el



NIT.899.999.055-4

proceso,

HECHOS:

Previo manifestarnos sobre todos los hechos, planteados en la demanda planteados por el apoderado de los demandantes, es menester, anunciar previamente que la mayoría de hechos y afirmaciones narrados y señalados por los demandantes, **NO LE CONSTAN AL MINISTERIO DE TRANSPORTE**, en razón a que nuestra Entidad no participó de los hechos anteriores ni posteriores a la ocurrencia de los hechos, puesto que no es función del Ministerio de Transporte atender estas eventualidades (accidentes de tránsito en las vías del país), ni tampoco tiene la competencia en materia de inspección y vigilancia de vehículos de carga y de ninguna índole porque El Ministerio de Transporte, solamente fija las políticas en materia de transporte nacional e internacional, conforme la normatividad establecida en el decreto 2171 de 1992, el Decreto 2053 de 2003, a su vez, modificatorio del Decreto 101 de 2000, que disponen expresamente que el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial, la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo. Es decir es concebido como un Ente Programático y Planificador más no ejecutor. Por lo tanto NO es el Ministerio de Transporte quien tiene a cargo la competencia en materia de inspección ni vigilancia de tracto camiones de ninguna clase, ni atender esta clase de accidentes de tránsito.

Por lo anterior, de manera respetuosa, de antemano reiteramos que la mayoría de los hechos señalados en la demanda, no le constan al Ministerio de Transporte y así lo manifestará frente a cada uno de ellos, según corresponda, sin que se entienda por este hecho que las manifestaciones frente a los hechos sean de modo alguno dilatorio o evasivo por parte de este Ministerio.

Ahora, bien nos manifestamos frente a los **HECHOS** enunciados en la Demanda, de la siguiente manera:

1. No le consta al Ministerio de Transporte, pues se trata de una relación de vínculo familiar y se atiene este Ministerio a lo que se pruebe con la prueba documental al respecto dentro del Proceso.
2. No le consta al Ministerio de Transporte, pues se trata de una relación de vínculo familiar y se atiene este Ministerio a lo que se pruebe con la prueba documental al respecto dentro del Proceso.
3. No le consta al Ministerio de Transporte, pues se trata de una relación de vínculo familiar y se atiene este Ministerio a lo que se pruebe con la prueba documental al respecto dentro del Proceso.
4. No le consta al Ministerio de Transporte, pues se trata de una relación de vínculo familiar y se atiene este Ministerio a lo que se pruebe con la prueba documental al



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

respecto dentro del Proceso.

5. No le consta al Ministerio de Transporte, pues se trata de una relación de vínculo familiar y se atiene este Ministerio a lo que se pruebe al respecto dentro del Proceso.

6. No le consta al Ministerio de Transporte, pues no conoce la vida familiar que desarrollaba el señor NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D) con los miembros de su familia y por ende se atiene este Ministerio a lo que se pruebe al respecto dentro del Proceso

7. No le consta al Ministerio de Transporte, pues se trata de una relación de vínculo familiar y se atiene este Ministerio a lo que se pruebe al respecto dentro del Proceso.

8. No le consta al Ministerio de Transporte, pues se trata de una relación de vínculo familiar y se atiene este Ministerio a lo que se pruebe al respecto dentro del Proceso.

9. No le consta al Ministerio de Transporte, pues se trata de una relación de vínculo familiar y se atiene este Ministerio a lo que se pruebe al respecto dentro del Proceso.

10. No le consta al Ministerio de Transporte, lo aquí manifestado por la demandante, ya que correspondía al desarrollo laboral y profesional del señor NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D.)

11. No le consta al Ministerio de Transporte, son hechos y circunstancia ajenas a esta entidad y corresponde a actos efectuado por el señor NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D.)

12. No le consta al Ministerio de Transporte, cuáles fueron las circunstancias de hecho del Accidente de Tránsito y se atiene a lo contenido como indicio en los documentos oficiales que se elaboraron, por las autoridades respectivas referentes al Accidente de Tránsito y demás documentos existentes y que deberán incorporarse debidamente al presente proceso, además a lo que se pruebe legalmente en este proceso.

13. No le consta al Ministerio de Transporte, cuáles fueron las circunstancias de hecho del Accidente de Tránsito y se atiene a lo contenido como indicio en los documentos oficiales que se elaboraron, por las autoridades respectivas referentes al Accidente de Tránsito y demás documentos existentes y que deberán incorporarse debidamente al presente proceso, además a lo que se pruebe legalmente en este proceso.

14. No le consta al Ministerio de Transporte, cuáles fueron las circunstancias de hecho del Accidente de Tránsito y se atiene a lo contenido como indicio en los documentos oficiales que se elaboraron, por las autoridades respectivas referentes al Accidente de Tránsito y demás documentos existentes y que deberán incorporarse debidamente al presente proceso, además a lo que se pruebe legalmente en este proceso.

15. No le consta al Ministerio de Transporte, cuáles fueron las causas eficientes que desencadenaron en los lamentables hechos del accidente. No obstante, el Bitámen



NIT.899.999.055-4

Pericial del Técnico de Automotores de la Fiscalía General de la Nación, es un documento de apoyo y solo alcanza en el momento, la calidad de indicio y no constituye una prueba conclusiva sobre la realidad del hecho generador del accidente y por ende será objeto de debate dentro del proceso y deberá incorporarse debidamente al presente proceso. Con la claridad que este hecho en ningún momento ocasiona para el Ministerio de Transporte una responsabilidad directa ni indirecta por los hechos ocurridos en el Accidente de Tránsito.

16. No le consta al Ministerio de Transporte, cuáles fueron las causas eficientes que desencadenaron en los lamentables hechos del accidente. No obstante, el Informe Técnico Pericial de la Unidad DITRA, GRUPO UNIDAD BASICA DE INVESTIGACION CRIMINAL SETRA DECUN, es un documento de apoyo y solo alcanza en el momento, la calidad de indicio y no constituye una prueba conclusiva sobre la realidad del hecho generador del accidente y por ende será objeto de debate dentro del proceso y deberá incorporarse debidamente al presente proceso. Con la claridad que este hecho en ningún momento ocasiona para el Ministerio de Transporte una responsabilidad directa ni indirecta por los hechos ocurridos en el Accidente de Tránsito.

17. No le consta al Ministerio de Transporte, cuál era el peso real que llevaba el TRACTO CAMION SINIESTRADO, sin embargo, LA CAPACIDAD DE CARGA DEL SEMIREMOLQUE DE CHASIS R42888, conforme al INFORME DE INVESTIGADO DE LABORATORIO (FPJ13) (folio 155), en la identificación general de al realizar el experticio técnico al vehículo no automotor de placa R42888, indica que la **CAPACIDAD ES DE 35 TONELADAS NO INCLUIDO UNIDAD TRACTORA**; y en el capítulo denominado: ANALISIS PRACTICADO (folio 156), se advierte que: Las placas de matrícula **R42888**, que porte el remolque y que lo identifican externamente **CUMPLEN CON LAS ESPECIFICACIONES TECNICAS** que establece el Ministerio de Transportes (sic) en la ficha técnica MT -001 y la Norma Técnica 4736 de 1999 del ICONTEC...

18. De lo anterior, se puede entonces considerar que la capacidad de carga del vehículo SEMIREMOLQUE DE CHASIS R42888, está dentro del rango admitido teniendo en cuenta que la **CAPACIDAD ES DE 35 TONELADAS NO INCLUIDO UNIDAD TRACTORA**, lo que indicaría que el peso reportado por COVIANDES S.A. está dentro de lo permitido, teniendo en cuenta que la UNIDAD TRACTORA, igualmente tiene un peso mayor a las tres toneladas, lo que sumado a la capacidad de carga del remolque suma las 38.750 toneladas. No obstante este hecho señalado por el demandante deberá probarlo debida y oportunamente dentro del proceso por ende será objeto de debate y deberá incorporarse dicha prueba debidamente al presente proceso. Con la claridad que este hecho en ningún momento ocasiona para el Ministerio de Transporte una responsabilidad directa ni indirecta por los hechos ocurridos en el Accidente de Tránsito.

19. No le consta al Ministerio de Transporte, cuáles fueron las circunstancias de hecho del Accidente de Tránsito ni tampoco la manera como los demandantes especialmente la señora DANITZA ANGIE GERARDINE DOMINGUEZ AUDOR, se enteró del trágico hecho. Sin embargo este hecho (el número 19 de la Demanda) en ningún momento ocasiona para el Ministerio de Transporte ni para ninguno de los demandados una responsabilidad directa ni indirecta por los hechos ocurridos en el Accidente de Tránsito.

20. No le consta al Ministerio de Transporte, pues se trata de una consecuencia del



NIT.899.999.055-4

accidente que afecta a los familiares del señor NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D), y el grado de afectación emocional deberá probarse y por lo tanto El Ministerio de Transporte se atiene a lo que se pruebe al respecto dentro del Proceso.

21. La afirmación hecha por el apoderado de los demandantes en el hecho 21, respecto de convocar a la CONCESION VIAL COVIANDES, es más una pretensión que un hecho. Sin embargo, es la CONCESION VIAL COVIANDES, quien deberá manifestarse al respecto, toda vez que al ser admitida la demanda, ya fue vinculada la Concesión en calidad de Demandada.

22. El hecho 18, es cierto, conforme y solo respecto a los poderes aportados con la demanda.

Además de todas aquellas que de conformidad con el artículo 175 del Código Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo encuentre probadas el Honorable Juez, y las que para el efecto señale el CGP propongo las siguientes:

1. PREVIA: FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA DE HECHO

Mi representada debe ser exonerada de toda responsabilidad por los presuntos perjuicios materiales y morales reclamados por el demandante por cuanto se configura la falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho como presupuesto procesal de la demanda, frente al Ministerio de Transporte, toda vez, que el demandante no puede exigirnos el cumplimiento de unas obligaciones sobre las cuales la Entidad no tiene asignada la función en relación con la verdadera causa del accidente de tránsito.

Como quedó demostrado por el mismo apoderado de la parte demandante, no puede ser responsable el Ministerio de Transporte y disponer que sea vinculado para la condena que pretende, máxime que señala que donde ocurrió el accidente, se trata de una vía pública nacional a cargo de otra entidad del Estado.

Consecuente con lo anterior, el Consejo de Estado en sentencia del 30 de marzo de 1990, expediente 3510 manifestó: "(refiriéndose a la falta de legitimación en la causa por pasiva señalo:)

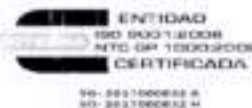
" En materia Administrativa para determinar el sujeto pasivo de la relación procesal se debe distinguir si se trata de un acto o de una actividad material; de tal suerte, en el supuesto que sea un acto administrativo no se presenta ninguna dificultad, pues debe ser demandada la entidad que dictó el acto, mientras que tratándose de conductas materiales debe determinarse a cargo de qué entidad estaba la obligación (especificada en la ley o el reglamento que precisa las funciones de cada ente administrativo) que resulto incumplida." (Subraya fuera de texto)

El Ministerio de Transporte no puede ser sujeto o parte dentro del presente medio de control, toda vez que no está legitimado o llamado a oponerse a las pretensiones de la



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

del sector que le fueron conferidas en el acto de su creación y demás disposiciones modificatorias de su estructura no le atribuyen competencia funcional relacionada con la situación fáctica de la demanda y por lo tanto no existe razón procesal por parte del actor en vigencia del artículo 159 del CPACA para pretender vincular al Ministerio de Transporte en este proceso, cuando lo que se pretende demostrar es la responsabilidad del Estado, con ocasión del daño que se pretende imputar por presunta falla en el servicio y el reconocimiento de los perjuicios por el accidente de tránsito acaecido, pero que probatoriamente obedece más al actuar y hecho de un tercero y a facultades propias funcionales de otras entidades del Estado.

Ahora frente a la excepción propuesta, el Legislador Colombiano optó por una relación taxativa, no enunciativa de las excepciones previas (*numerus clausus*), con la finalidad de dar certeza y seguridad a la relación jurídica procesal, evitando que se crearan otros *“hechos exceptivos”*, por vía de interpretación.

El C.P.A.C.A. no definió ni reguló las excepciones previas. Sólo trata la posibilidad de formularlas por el demandado y su decisión en la audiencia inicial, luego en los otros aspectos, no regulados por el C.P.A.C.A. y que sean compatibles con el proceso contencioso administrativo, deberá acudirse al C.G.P.

Son hechos constitutivos de excepciones previas: la falta de legitimación en la causa, la ineptitud de la demanda por falta de requisitos formales o indebida acumulación de pretensiones entre otras.

Así el artículo 180.6, permite entonces proponer y decidir cómo excepciones previas, la cosa juzgada, la caducidad, la transacción, la prescripción extintiva, la falta de legitimación en la causa y la conciliación.

Las cuatro primeras, conocidas como excepciones mixtas (*), la falta de legitimación en la causa entonces establece la norma de manera taxativa que pueden formularse y decidirse como excepción previa, lo que apareja que si se demuestran, el órgano jurisdiccional debe declararlas probadas y dar por terminado el proceso en la audiencia inicial o excluir en la misma, a la parte que acredite esta excepción, como en este caso al Ministerio de Transporte.

Así las cosas dará lugar, **necesariamente**, a la desvinculación de una de las partes llamadas al mismo, Ministerio de Transporte por la excepción previa de **falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho**, por carencia de competencia funcional en la situación fáctica deprecada y aplicable al presente proceso.

Lo anterior en razón a que la etapa procesal para decidir las excepciones previas, es donde se convalida y donde prima el principio de preclusión y convalidación del proceso y de desvinculación de las partes, en especial cuando con fundamento legal está acreditado que el Ministerio de Transporte no tiene la función, ni la competencia para la ejecución contractual, mantenimiento o intervención de la malla vial, ni para desarrollar labores preventivas en caso de derrames de sustancias en la infraestructura vial, ni de control y revisión de los vehículos que circulan por las vías del país, que son propias de la labor funcional de otras entidades, pero que cuando se presentan casos como el aquí **analizado, obedecen a actuaciones exclusivas de terceros causantes del mismo por su**



**La movilidad
es de todos**

Mintransporte



NIT 899 999 055-4

propia imprudencia al efectuar modificaciones del automotor y secundariamente en la labor de prevención y seguridad, que exime de responsabilidad y desvirtúa cualquier falla en el servicio del Estado, en el cual en todo caso no interviene el Ministerio de Transporte salvo en expedición la política y regulación, que no constituyen de manera alguna en causa efecto del accidente objeto de este medio de control.

En recientes pronunciamientos el Consejo de Estado ha manifestado lo siguiente:
Consejero Ponente: JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA Bogotá, D.C., catorce (14) de marzo de dos mil doce (2012) Radicación: 76001-23-25-000-1997-03056-01 (22.032)

“En la verificación de los presupuestos procesales materiales o de fondo, dentro de los cuales se encuentra la legitimación en la causa, compete a la Sala analizar la legitimidad para obrar dentro del proceso de la parte demandada y su interés jurídico, pues la legitimación en la causa constituye una condición anterior y necesaria, entre otras, para dictar sentencia de mérito favorable al demandante o a las demandadas⁸.”

Con relación con la naturaleza jurídica de la noción de legitimación en la causa, en sentido amplio, la jurisprudencia constitucional se ha referido a ella, como la "calidad subjetiva reconocida a las partes en relación con el interés sustancial que se discute en el proceso",⁹ de forma tal, que cuando una de las partes carece de dicha calidad o condición, no puede el juez adoptar una decisión favorable a las pretensiones demandadas.¹⁰

Entendido así el concepto de legitimación en la causa, es evidente que cuando ella falte, bien en el demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria, sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra las que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la obligación correlativa alegada. (Subraya fuera de texto)

Ahora bien, también ha sostenido la Sala que la legitimación en la causa **puede ser de hecho** cuando la relación se establece entre las partes por razón de la pretensión procesal, es decir, de la atribución de una conducta que el demandante hace al demandado en su demanda, **o material** frente a la participación real de las personas en el hecho origen de la formulación de la demanda, independientemente de que dichas personas hayan demandado o hayan sido demandadas, por lo cual la ausencia de esta clase de legitimación, no constituye una excepción de fondo porque no enerva la pretensión procesal en su contenido, sino que es una condición anterior y necesaria para dictar sentencia de mérito, sin que el estar legitimado en la causa otorgue el derecho a ganar, lo que sucede aquí es que si la falta recae en el demandante, el demandado tiene derecho a ser absuelto, no porque él haya probado un hecho que enerve el contenido material de las pretensiones, sino porque quien lo atacó no es la persona que frente a la ley tiene el interés sustantivo para hacerlo – no el procesal –; si la falta de legitimación en la causa es del demandado al demandante se le negarán las pretensiones, no porque los hechos en que se sustenten no le den el derecho, **sino porque a quien se las atribuyó no es el sujeto que debe responder, y, por eso, el demandado debe ser absuelto.**^{12"}



La movilidad
es de todos

Mintransporte



52

NIT.899.999.055-4

de marzo de dos mil doce (2012) Radicación: 76001-23-25-000-1997-03056-01 (22.032)

"Respecto del Ministerio de Transporte, quien alegó dentro de su contestación de la demanda la falta de legitimación, se tiene que de acuerdo con la Ley 64 de 1967 se creó el Fondo Nacional Vial como un establecimiento público del orden nacional, con el objeto de construir, conservar y mantener las carreteras nacionales. Desde entonces, el Ministerio de Transporte no ha construido carreteras, toda vez que el órgano ejecutor era el Fondo Vial Nacional. Adicionalmente, mediante el Decreto 2171 de 1992 se reorganizó el sector transporte y se reestructuró el Fondo Vial Nacional por el "Instituto Nacional de Vías - INVÍAS" (Art. 52), cuyo objeto es ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación, en lo que refiere a carreteras (art. 53), por lo cual es acertado considerar que no existe en cabeza del Ministerio de Transporte legitimación en la causa por pasiva."

CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA SUBSECCIÓN A

CONSEJERO PONENTE: CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA

Bogotá, D.C., siete (7) de marzo de dos mil doce (2012)

Expediente: 66001-23-31-000-1998-00284-01(22380)

Actor: Jaime Humberto Navia López y otros

Demandados: Nación-Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías, INVÍAS

"El Tribunal Administrativo de Risaralda declaró probada la falta de legitimación en la causa por pasiva de la Nación-Ministerio del Transporte, por estimar que la construcción, mantenimiento y señalización de las vías nacionales le corresponde al INVÍAS y no al citado Ministerio. La Sala comparte la decisión anterior, pues, según el Decreto 2171 de 1992, aplicable para la época de los hechos, al Ministerio del Transporte le correspondía la coordinación y articulación general de las políticas de los organismos y dependencias que integraban el sector transporte, conforme a las orientaciones del Gobierno Nacional. Dicho decreto ordenó, además, la reestructuración del Fondo Vial Nacional, el cual se convirtió en el Instituto Nacional de Vías, INVÍAS, establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Transporte y encargado de la construcción, conservación, mantenimiento y señalización de las vías. (...) teniendo en cuenta que la construcción del viaducto Pereira-Dosquebradas estuvo a cargo del INVÍAS, al igual que lo está su mantenimiento, resulta ajustada a derecho la decisión proferida por el Tribunal Administrativo de Risaralda, mediante la cual declaró probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva de la Nación-Ministerio de Transporte.

El CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA, Bogotá D.C., cuatro (4) de octubre de dos mil siete (2007), Consejero ponente: ENRIQUE GIL BOTERO, Radicación número: 47001-23-31-000-1996-05001-01 al respecto manifestó:

"Finalmente, la Sala tiene por probada la excepción de falta de legitimación en causa por pasiva, presentada por la Nación – Ministerio de Transporte, en atención a que de acuerdo con la ley 64 de 1967 y el decreto 2171 de 1992, las funciones de construir, conservar y mantener las carreteras nacionales, corresponde al INVÍAS y no al Ministerio



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

de Transporte como erróneamente lo consideró la parte demandante."

Conforme las jurisprudencias anteriores es claro el fundamento cuando la vía primero es del orden nacional y segundo que debe estar a cargo del INVIAS es decir no ser concesionada. Lo cual no ocurre para el caso particular y concreto en la medida que la vía si es concesionada y en consecuencia a cargo de autoridad administrativa distinta su mantenimiento.

Existe entonces la falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho la cual es clara para el Ministerio de Transporte en razón a que por disposición legal o normativa, no tiene a cargo la construcción o mantenimiento de vías desde el año 1967 cuando se denominaba Ministerio de Obras Públicas y Transporte, en consecuencia a través de la estructuración funcional de lo que hoy es el Ministerio de Transporte no tiene labores operativas, de ejecución, ni de contratación, ni de construcción o mantenimiento de las vías. Ni tiene a cargo labores de control o seguridad vial, ni es la encargada de vigilar los automotores que circular por estas.

Por lo anterior debe declararse la falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho o sencillamente falta de legitimación en la causa por pasiva a favor del Ministerio de Transporte.

2. FALTA DE INTEGRACION DEL LITISCONSORTE NECESARIO.

Las empresas de Transporte son las responsables del mantenimiento y cuidado de los automotores de su propiedad llamados tractocamiones que prestan el servicio de carga, y en razón a que uno de los fundamentos de las pretensiones hace referencia al sobrepeso por un lado y por el otro a fallas mecánicas por modificación técnica del sistema de frenos del remolque causante del accidente.

Por lo anterior debe ser vinculada al proceso como parte demandada la empresa de transporte AGENCIA LOGISTICA DEL CARIBE S.A.S. NIT 900251279-9 Dirección: Cl 2 11 88 B. OLAYA HERRERA SANTA MARTA., propietaria del automotor TRACTOCAMION de Placa UFS - 855 para la época de los hechos y no así el Ministerio de Transporte.

Existe litisconsorcio necesario cuando es indispensable la presencia en el proceso de todos los sujetos a los cuales es común determinada relación o acto jurídico, y que por dicha situación es inevitable resolver de manera uniforme, es decir, que para resolver de mérito el proceso es fundamental la presencia de todos ellos.

El litisconsorcio necesario puede ser activo, pasivo o mixto como lo ha denominado muchas veces la jurisprudencia; es activo cuando la relación o acto jurídico se presenta entre los demandantes en cuyo caso, todos ellos deberán presentar la demanda; por su parte estamos en presencia de un litisconsorcio necesario pasivo cuando la relación o acto jurídico concierne a los demandados por ende la demanda debe dirigirse contra todos ellos.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia sala de casación civil y agraria en sentencia de 22 de julio de 1998 expediente 5753 se refirió de la siguiente manera:



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT. 899.999.055-4

«El litisconsorcio como bien se sabe, implica la presencia de una pluralidad de personas integrando una de las partes de la relación jurídica procesal, identificándose tres tipos de litisconsorcio; activo, pasivo o mixto, según que la pluralidad de sujetos se halle en la parte demandante o la demandada, o en una u otra.»

Ya sea litisconsorcio necesario activo o pasivo, cuando este no se integra en la demanda, en el auto admisorio se debe integrar el contradictorio por ende se debe dar un traslado para ello, respecto a este tema el Código General del Proceso agrega que además del traslado se debe notificar a quienes falten para integrar el contradictorio, situación que incorpora el artículo 61 de dicho código.

Si no se efectuó el traslado al momento de dictarse el auto admisorio de la demanda por no haberse observado la situación, el juez podrá de oficio o a petición de parte, antes de dictar sentencia de primera instancia efectuar la correspondiente citación a las personas necesarias para integrar el contradictorio, durante dicho término para comparecer al proceso este quedará suspendido.

En el presente asunto entonces sin lugar a dudas debe ser vinculada al proceso la empresa de transporte propietaria del automotor accidentado para la época de los hechos, en razón a que son las empresas de transporte de carga y los propietarios, los responsables solidarios cuando el vehículo vinculado de transporte presenta un peso superior al máximo establecido por el fabricante en la respectiva ficha de homologación. Resolución 0002308 del 12 de agosto de 2014 artículo 2.

A su vez la Resolución 006427 del 17 de diciembre de 2009 establece en el Artículo 2º, *“Toda modificación que se realice a las especificaciones originales de un vehículo de transporte de carga y las consecuencias que de ello se deriven, será de responsabilidad exclusiva de su propietario.”*

Conforme la normativa señalada, se evidencia la justificación legal de la vinculación como litisconsorte necesario de la empresa propietaria del automotor causante del accidente, ocurrido el 31 de marzo del año 2015.

3. ROMPIMIENTO DEL NEXO CAUSAL

No existe un nexo causal entre los hechos y las funciones y competencias del Ministerio de Transporte, con el daño que se le reclama.

El despacho al analizar detenidamente el contenido de la demanda y la documentación aportada por el actor, verificara como queda demostrado con la misma demanda y soportes probatorios adjuntos que no hay una relación de causalidad entre los hechos presentados por el actor y las funciones del Ministerio de Transporte, ya que fácilmente se deduce que un elemento primordial de cualquier régimen de responsabilidad es el vínculo entre el hecho dañoso y las competencias asignadas a la autoridad pública que se considera como causante del daño, pues es en relación con estas competencias que se puede hablar de la acción o la omisión.

El actor tampoco identifica a lo largo de su escrito de demanda, ni de ella se pueden concluir ninguno de los elementos de responsabilidad que deben estar presentes cuando se instaura la acción de reparación directa frente al Ministerio, le basta con enunciar en los fundamentos de derecho que: **el accidente es resultado de una falla en la prestación del servicio público por parte**



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

de las entidades demandadas, debido a la falta de control del peso del tracto camión, afirmación que no es suficiente para endilgar responsabilidad a mi poderdante, cuando este control o actividad, no se encuentra a cargo del Ministerio de Transporte, a pesar de la Subsanción de la Demanda, en dicho escrito tampoco se logra establecer un nexo causal claro, inconfundible e irrefutable frente al Ministerio de Transporte, quien como se ha dicho reiteradamente, no es la Entidad llamada a responder por este lamentable caso.

Es claro que no se evidencia en esta demanda argumento alguno que demuestre que la presunta falla en el servicio que el actor reclama, sea imputable al Ministerio de Transporte.

Ahora No basta afirmar que la falla en el servicio sea la situación fáctica causante del daño, sino probar la existencia del conocimiento previo del encargado de la seguridad de la vía, concomitante con lo anterior, además debe reconocer el accionante la violación del deber objetivo de cuidado del conductor del tracto camión accidentado que como se observa de las entrevistas e informes de policía preliminares, del informe de tránsito y de la investigación adelantada por los investigadores de la Fiscalía General de la Nación aportada son concluyentes en señalar un exceso de velocidad y pericia sumado a fallas mecánicas del tracto camión por modificaciones en el sistema de frenos efectuada por los propietarios del automotor que sin la debida previsión o precaución al circular en vías con pendientes en horas de la noche cuando y donde ocurrió el accidente, pierden el control del vehículo pesado poniendo en riesgo la vida de los usuarios de la vía, por la mismas circunstancias anotadas pérdida de capacidad de control del citado vehículo, que además ocasionó un derrame de sustancia viscosa no señalada como peligrosa pero sí de difícil manejo y control conforme la situación fáctica.

Tampoco debe descartarse que las circunstancias del accidente llevan sin duda no solo a determinar la existencia de un posible error humano por exceso de velocidad como lo señalan los testigos presenciales del accidente, sino también de un descuido de la empresa propietaria del automotor, no solo por no tener en óptimas condiciones de funcionabilidad el remoque tracto camión de su propiedad, sino por no tomar las medidas necesarias frente a la carga que transportaba, es decir que también se trata de un hecho generador por falta de previsión y descuido de un tercero.

Por ello como hecho probable del accidente, sin duda lo constituye el exceso de velocidad y falla mecánica por deficiente mantenimiento del remolque, circunstancias que hacen sin duda, perder la reacción o el control del tracto camión en una actividad que por la jurisprudencia es conocida como de riesgo y que al confluir fatidicamente con las demás circunstancias geográficas de alta pendiente, acarrea las consecuencias señaladas del lamentable accidente.

Es de resaltar que en la demanda se individualiza claramente quien tiene a cargo la vía, sin que implique ello por este hecho responsabilidad de las entidades públicas y privadas, no obstante al involucrar al Ministerio de Transporte junto con las otras entidades adscritas a cargo de la vía, sin entender cómo actúa cada una dentro de la administración, no es válido en el desarrollo de una demanda y contraria los postulados del artículo 159 del C.P.A.C.A. donde se suprimió la Nación como lo señalaba el CCA. Para limitarlo a la entidad, órgano u organismo estatal **a cargo de la actividad específica funcional y no a todo el sector.**

De acuerdo con lo expuesto en el capítulo de defensa, es claro que la misma ley le ha asignado la función de ejercer el control de las vías a autoridad distinta dependiendo del orden que tenga la mencionada vía, y también señala la responsabilidad por hechos exclusivos de terceros, sin que por ello se pueda concluir que el Ministerio de Transporte como órgano rector de políticas en materia de transporte y su infraestructura tenga como función señalar vías o su mantenimiento, o de controlar o vigilar, el tránsito vehicular, por lo tanto **está sola razón de orden legal en el**



La movilidad
es de todos

Mintransporte



586

NIT.899.999.055-4

misma genera el rompimiento del nexo causal de los hechos respecto del Ministerio de Transporte y en consecuencia, no hay responsabilidad que se pueda predicar o imputar a éste Ministerio.

4. INEXISTENCIA DE OBLIGACION Y POR ENDE DE LA RESPONSABILIDAD POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE.

No existe responsabilidad de ninguna naturaleza en mi representada respecto del caso ahora impetrado. Por cuanto la función de conservación, mantenimiento de vías, control de las vías y la circulación y estado de los automotores son labores no imputables ni asignadas por Ley o reglamento como responsabilidad del ente rector, es decir no imputables en cabeza del Ministerio de Transporte, por cuanto en relación con las funciones de orden legal de este Ministerio no posee la de contratar la construcción de vías desde el año 1967, no tiene la facultad de mantener las mismas y tampoco es el competente en la instalación de las señales de tránsito, y mucho menos de adelantar labores de control y vigilancia de los automotores que transitan por estas, esta es competencia de los órganos facultados para estos casos acorde a la calidad de la vía donde ocurra el suceso como taxativamente lo contemplan las normas de transporte y tránsito.

Sin olvidar que dadas las circunstancias humanas en materia de conducción y de las condiciones mecánicas modificadas efectuadas por un tercero al automotor de carga, hacen imprevisible determinar o precaver conductas propias de terceros, conductor y propietarios del vehículo siniestrado y causante del volcamiento y colisión con otros automotores.

El Ministerio de Transporte se encuentra desligado entonces de cualquier obligación, puesto que su competencia funciones y actividad, nada tienen que ver con los hechos narrados en la demanda. O con la relación causa efecto real del accidente.

Y al no ser trasgresor de la normatividad, ni de las facultades de homologación las cuales se ajustaron al ordenamiento jurídico lo eximen de cualquier tipo de responsabilidad frente a esta demanda.

5. HECHO EXCLUSIVO DE UN TERCERO.

El factor humano: Es bien conocida la gran incidencia del factor humano (conductor o peatón) en el desencadenamiento de los accidentes, ya que en la inmensa mayoría de los accidentes se registra en algún momento un fallo humano.

Responsabilidad del factor humano en los accidentes: La responsabilidad del factor humano en la producción de accidentes se cifra en la primera posición de los casos.

Las causas hay que buscarlas en diversos factores, destacando por encima de los demás las causas psíquicas, **la búsqueda del riesgo**, causas físicas, **falta de respeto a las Normas de Tránsito, de transporte** y a deficiencias en la percepción.

La velocidad excesiva, es la que tiene el privilegio de ocupar el primer lugar dentro de las causales de accidentes a nivel mundial ya que la velocidad influye de cuatro maneras en la ocurrencia de accidentes del tránsito:

- Aumenta la distancia recorrida por el vehículo desde el momento en que el conductor detecta una emergencia hasta que reacciona.
- Aumenta la distancia necesaria para detener el vehículo desde que se reacciona ante una



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

emergencia.

- La severidad del accidente aumenta exponencialmente con la velocidad de impacto. A 50 Km/h, el riesgo de sufrir lesiones graves para un pasajero del asiento delantero, es tres veces mayor que a 30 Km/h. A 65 Km/h, el riesgo es cinco veces mayor que a 30 Km/h.

Los vehículos y pasajeros que circulan por una vía tienen energía cinética, la que aumenta con la velocidad y se disipa en una colisión. Cuanto mayor sea la energía que deba ser disipada, mayor es la posibilidad de lesiones graves y muerte.

El problema está, por tanto, en ir a una determinada velocidad, pero con capacidad de control sobre la misma.

Trasladando tal aseveración al ámbito del Tránsito Terrestre, la anterior deducción es igualmente aplicable, pues el conductor de un vehículo debe ir siempre a una velocidad que le permita controlar y detenerse con seguridad ante cualquier incidente, máxime en aproximaciones a curvas visibles y mucho más de acuerdo con las condiciones del vehículo conducido y/o cuando se trata de conducir en horas de la noche, caso en el cual se disminuye la visibilidad y la capacidad de reacción adecuada.

El exceso de velocidad reduce el tiempo que tiene el conductor ante un imprevisto, tiempo que le permite evitar un accidente mediante alguna acción evasiva como por ejemplo frenar con precaución y previsión sobre la actividad de riesgo.

La conclusión del exceso de velocidad se evidencia con lo expresado en las entrevistas en el lugar de los hechos y la falta de un adecuado mantenimiento del tractocamión porque si bien iba a tomar una curva después de una recta, el ingreso al tomar la curva lo hizo de manera rápida en pendiente y al frenar pierde el control produciéndose el volcamiento, lo cual sumado a una falla mecánica por adaptaciones no permitidas, constituye una causa influyente en la situación fáctica acaecida, independientemente de existir controles policiales en la vía como se evidencia en estas vías concesionadas.

Así mismo del informe de tránsito aportado con la demanda se desprenden las características de la vía así: Curva, pendiente, una calzada, tres o más carriles, doble sentido, en material asfalto en buen estado, condición seca, con control de señales, de no adelantar y velocidad máxima, línea central amarilla continua, línea de carril blanca segmentada, línea de borde blanca con delineador de piso con tacha, hitos tubulares y en una condición climática normal.

En las observaciones se establece en el informe policial del accidente de tránsito como posibles fallas mecánicas en frenos.

Las tradicionalmente denominadas causales eximentes de responsabilidad entre ellas el hecho determinante de un tercero, se constituye en este caso y da lugar a que devenga imposible imputar, desde el punto de vista jurídico, la responsabilidad por los daños, cuya causación da lugar a la iniciación del litigio, a las personas o entidades que obran como demandadas dentro del mismo, específicamente respecto del Ministerio de Transporte.

En relación con todas ellas, tres son los elementos cuya concurrencia tradicionalmente se ha señalado como necesaria para que sea procedente admitir su configuración: (i) su irresistibilidad; (ii) su imprevisibilidad y (iii) su exterioridad respecto del demandado, extremos en relación con los cuales la jurisprudencia del Consejo de Estado ha sostenido lo siguiente: "a efectos de que operen los mencionados eximentes de responsabilidad (hecho de la víctima o de un tercero), es necesario aclarar, en cada caso concreto, si el proceder activo u omisivo de aquellos tuvo, o no, injerencia y en qué medida, en la producción del daño.



508

NIT.899.999.055-4

En ese orden de ideas, resulta dable concluir que para que dichas causales eximentes de responsabilidad puedan tener plenos efectos liberadores respecto de la responsabilidad estatal, resulta necesario que la conducta desplegada por la víctima o por un tercero sea tanto causa del daño, como la raíz determinante del mismo."

La exterioridad que se exige de la causa del daño para que pueda ser considerada extraña a la entidad demandada es una exterioridad jurídica, en el sentido de que ha de tratarse de un suceso o acaecimiento por el cual no tenga el deber jurídico de responder la accionada, en esta caso el Ministerio de Transporte.

En ese orden de ideas, resulta dable concluir especialmente que dichas causales eximente de responsabilidad tiene plenos efectos liberadores respecto de la responsabilidad estatal del Ministerio de Transporte, ya que jurídicamente no tiene injerencia ni en el accidente como causa efecto del mismo, ni en el mantenimiento y cuidado de la vía, ni en el actuar voluntario e implícito del conductor de vehículo de carga que en su conducción y en su mantenimiento infringe normas de tránsito.

Por último es sin duda el hecho de un tercero la causa del daño, el cual asumió por completo el riesgo, cuando sabe y conoce las capacidades técnicas del tractocamión, aun así el tractocamión conducía un Semirremolque 2S3 para el cual no se encontraba habilitado en su ficha técnica de homologación, pues estaba facultado conforme las características técnico-mecánicas de vehículos para transporte de carga Formato FTH-002 del 22 de diciembre de 1997 ficha No. AA-2306, el cual estableció como peso bruto vehicular del fabricante en 15.900 Kgs y como peso bruto vehicular combinado para un remolque C2S2 conforme la normativa de la época. Lineamiento general para los vehículos Chevrolet Kodiak referencia P7H1J.

Lo anterior permite confirmar esta excepción en razón a que se infringió por el conductor y propietarios del tractocamión de placas UFS-855 la ley 769 de 2002 y la reglamentación expedida sobre la materia para el transporte de carga: Resoluciones 2501 de 2002, 2888 de 2002, 004100 del 28 de diciembre de 2004, 002888 del 14 de octubre de 2005, 001782 del 8 de mayo de 2009, 006427 del 17 de diciembre de 2009 y la Resolución 0002308 del 12 de agosto de 2014.

6. INEXISTENCIA DE FALLA EN EL SERVICIO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE

Normalmente cuando se trata de establecer la responsabilidad de la Nación a través de alguno de los entes del Estado, como en este caso ocurre con el Ministerio de Transporte, se habla de la existencia de falla en el servicio, esta situación se presenta cuando el Estado o uno de sus agentes incurre por acción u omisión en la presencia u omisión de actos a los cuales se encuentra por ley obligado a realizar o dejar de hacer, con la producción consecuencial de un acto dañoso para el administrado.

Si se observa la conducta y actuación que frente a los hechos base de esta demanda, tenía que desarrollar el Ministerio de Transporte, no se puede hablar de que este, por su actuar u omisión, hubiese sido la causa eficiente que conllevo el desarrollo de las consecuencias lamentables del mismo, si bien es cierto el Ministerio desarrolla actividades de señalamiento de políticas en materia de transporte, y tránsito no tiene relación alguna con situaciones fácticas en los accidentes de tránsito.

Es más, basado en el relato de los hechos de la demanda, vemos que estamos frente a dos situaciones dignas de analizar, la primera, la posible culpa o hecho de un tercero, la cual en este caso se presenta cuando el señor GERADO VIVEROS DIAZ, conductor del vehículo de Carga accidentado excedió la velocidad permitida en curva de 30 KH en horas de la noche, y siendo consciente que el mismo presentaba adaptación en el sistema de freno al encontrarse suspendido



La movilidad
es de todos

Mintransporte



589

NIT.899.999.055-4

un troque o pacha de tres, circunstancia mecánica que en pendiente le impide el control efectivo de su tracto camión, en la condiciones señaladas de la vía y conocedor de la capacidad de carga para la cual se encontraba homologado el tractocamión como del Semirremolque, conocedor que el vehículo no se encontraba autorizado para transportar un Semirremolque 253 conforme lo estableció el fabricante y la ficha de homologación.

16

Ahora bien en este evento se presenta, en forma clara la existencia de responsabilidad del hecho de un tercero que en este caso es el conductor de tracto camión accidentado y la empresa propietaria del automotor, generado esta falla mecánica no solo el exceso de velocidad y volcamiento sumado al derrame posterior en la vía de un producto viscoso, que si bien no constituye una sustancia peligrosa, si en el accidente se evidencio su difícil control, siendo la empresa responsable de la carga la llamada a su control y prevención y uno de los obligados al mantenimiento preventivo y correctivo del automotor y evitar estas consecuencias en las vías del país.

La situación anterior nos lleva a la situación de que quienes debían haber evitado el accidente eran el propietario y/o el conductor del automotor generador del accidente y derrame y si el conductor accidentado hubiese guardado el debido cuidado y diligencia en la conducción, respetado la capacidad autorizada y en el adecuado mantenimiento sin exceder los límites de velocidad, y respetando las características técnicas y mecánicas del vehículo conducido, habrían sido otras las consecuencias.

Por consiguiente no existe responsabilidad alguna por parte de mi representada, ya que esta no tiene ningún tipo de obligación de control o vigilancia de la vía, ni de su mantenimiento, lo cual no radica en su poder funcional.

7. FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA MATERIAL POR PASIVA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE

Teniendo en cuenta que efectivamente y conforme a todo lo anteriormente expuesto, el Ministerio de Transporte, no tuvo participación ni incidencia directa o indirecta en los lamentables hechos del 31 de Marzo de 2015 y por ende debe ser exonerado de toda responsabilidad reclamada por apoderado de los demandantes por cuanto se configura la legitimación en la causa por pasiva material y sustantiva como presupuesto procesal de la demanda, frente al Ministerio de Transporte, toda vez, que el demandante no puede exigirnos asumir la responsabilidad de unas obligaciones y hechos sobre las cuales la Entidad no tiene asignada la función y tampoco tuvo participación alguna.

Así las cosas y con el fin de no ser repetitivos en los argumentos, nos reiteramos en la jurisprudencia y argumentos, ya expresados dentro de la presente contestación, con la claridad, que la presente excepción se interpone en el sentido que sea tenida en cuenta al momento de dictarse el fallo, en caso de no ser desvinculado el Ministerio de Transporte desde la Audiencia Inicial, al no considerarse procedente la Excepción Previa de FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA DE HECHO, planteada el comienzo de este escrito en este capítulo de excepciones.

7. GENEICA

En ejercicio del artículo 175 y 180 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo solicito decidir cualquier otra que el fallador encuentre probadas sin desconocer la propia responsabilidad de un tercero y/o la falta de imprevisión y ausencia de



La movilidad
es de todos

Mintransporte



590

NIT.899.999.055-4

conductor accidentado.

Por las razones anotadas se reitera que el Ministerio debe ser absuelto de cualquier tipo de responsabilidad, declararse probada la excepción de FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA, FALTA DE INTEGRACION DEL LITISCONSORTE NECESARIO, ROMPIMIENTO DEL NEXO CAUSAL, INEXISTENCIA DE LA POSIBLE OBLIGACION Y POR ENDE DE LA INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, HECHO EXCLUSIVO DE UN TERCERO, INEXISTENCIA DE FALLA EN EL SERVICIO, y las demás señaladas en el presente escrito de contestación.

17

Declaradas estas excepciones a favor del Ministerio se pide archivar las diligencias en su contra.

FUNDAMENTACIÓN FÁCTICA Y JURÍDICA DE DEFENSA

Es importante señalar que el Ministerio de Transporte, no debe estar vinculado a este proceso ni de hecho ni materialmente, porque de la lectura de los hechos planteados en la demanda y los que presenta el demandante en el proceso, no tienen relación directa o indirecta con mi representada, por cuanto el Ministerio no ha participado o contribuido a que se den las situaciones de relación causa efecto planteadas por aquél en referencia al accidente de tránsito ocurrido en la vía Villavicencio - Bogotá.

Como antecedente tenemos que conforme los hechos soporte de la demanda, se trata de un accidente de tránsito presentado conforme lo indica el demandante en la vía que de Villavicencio conduce a Bogotá, kilómetro 55 + 240 (250) sitio denominado Quebrada Blanca del Municipio de Guayabetal Cundinamarca, en donde lamentablemente el conductor del TRACTO CAMION identificado con la Placa UFS-855 conducido por el señor GERARDO VIVEROS DIAZ, perdió el control del automotor, automotor que descendía en sentido Bogotá Villavicencio, y al parecer por un exceso de velocidad previo a tomar la curva donde ocurrieron los hechos, se sale de su carril y posteriormente se produce su volcamiento, conforme lo indican las entrevistas realizadas en el lugar de los hechos, el dictamen realizado al automotor accidentado TRACTOCAMIÓN UFS-855 realizado en la labor investigativa que se adelantó ante la Fiscalía General de la Nación, conforme a las copias aportadas en el traslado de la demanda, registra como hipótesis técnica; que presentó fallas mecánicas, al modificar el sistema de frenos. Bien sea por el actuar del conductor y/o el propietario del citado automotor.

La causa - efecto del accidente de tránsito, como se explicará más adelante, constituye el fruto del actuar exclusivo de terceros, en contravía de la normatividad que rige para estos casos y donde lamentablemente pierde la vida el señor FEELL ANDERSON SILVA MARTINEZ, así como otros ciudadanos conforme el informe del accidente de tránsito levantado por la Policía Nacional.

Se trató entonces de un accidente de tránsito ocurrido en una vía **Concesionada** en la vía Bogotá - Villavicencio y Viceversa, vía nacional a cargo de la CONCESION COVIANDES S.A.S. y la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI, autoridad administrativa del orden nacional competente para pronunciarse sobre estos hechos, por tratarse de una vía nacional concesionada conforme contrato existente sobre el particular.

Las causas probables del accidente entonces, conforme las pruebas allegadas al proceso y los anexos que se aportan, evidencian un exceso de velocidad, y modificaciones al sistema de frenado, que previo al tomar la curva ubicada en el kilómetro 55 más 240-250 genero la consecuente pérdida de control del TRACTO CAMION de placas UFS-855 por el conductor, quien al tomar a alta velocidad la curva donde ocurrieron los hechos, se produjo invasión de carril con volcamiento del automotor y posterior colisión con otros vehículos, cuya fuerza de impacto afectó a 4 automotores fuera del tracto camión y causando lesiones y el fallecimiento de



La movilidad
es de todos

Mintransporte



591

NIT.899.999.055-4

ciudadanos, entre los cuales se encontraba el señor NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA (Q.E.P.D), en donde además se evidencia una modificación no autorizada al sistema de frenos del Semirremolque.

Por su parte los investigadores y primer respondiente de la Policía Nacional, ratifican **como causa probable del accidente; una falla mecánica, atribuida a una modificación del sistema de frenos**, lo cual permite inferir igualmente la posibilidad de pérdida el control del automotor, produciéndose invasión del carril contrario de la vía.

Ahora mal podría pensar o argumentar el demandante que por el hecho de que el INVIAS esté adscrita al Ministerio, se deba vincular mi representada, por cuanto es oportuno recordar que el INVIAS tiene personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio. Por otro lado el artículo 159 del CPACA determina que la autoridad competente (en este caso a cargo de la vía), es la facultada para pronunciarse de fondo en el presente proceso, tratándose de una vía concesionada, y es el concesionario el directo interesado en ejercer claridad técnica sobre los pormenores del accidente y los que considere pertinentes para la verdad del proceso.

Otra de las hipótesis señaladas en la demanda, es el exceso de peso del TRACTO CAMION, lo cual no es lo mismo a sostener que se presentó irregularidad en la expedición de la Ficha Técnica de Homologación.

Previo a introducimos en el tema del peso vehicular y de la homologación, es necesario hacer referencia a la facultad legal y funcional del Ministerio de Transporte y su diferencia con las facultades legales y funcionales de los Organismos de Transito en materia de expedir las licencias de tránsito o realizar la matrícula inicial.

El Decreto 087 de 2011 que modifico la estructura y determino las funciones del Ministerio de Transporte y sus dependencias, le fijó como objetivo:

"ARTÍCULO 1o. OBJETIVO. El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial 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."

Como funciones se le asignan legalmente al Ministerio de Transporte las siguientes: (...)

El sector transporte está conformado así:

"ARTÍCULO 4o. INTEGRACIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE. El Nivel Nacional del Sector Transporte está constituido, en los términos de la Ley 105 de 1993, por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas:

ENTIDADES ADSCRITAS

Instituto Nacional de Vías, Inviás.

Instituto Nacional de Concesiones, INCO.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil.

Superintendencia de Puertos y Transporte, Supertransporte.



La movilidad
es de todos

Mintransporte



592

NIT.899.999.055-4

ÓRGANOS DE ASESORÍA Y COORDINACIÓN SECTORIAL

Comité de Coordinación permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, DIMAR.

Consejo Consultivo de Transporte."

Dentro de las funciones del Ministerio señalados en la ley, no existe ninguna que le permita llevar a cabo los trámites y registros relacionados con los vehículos más exactamente, en el registro inicial o la matrícula de vehículos de carga, pues claramente esta función está asignada a los Organismos de Tránsito, según lo dispone la Resolución No. 12379 de 2012 que reglamento la ley 769 de 2002 y las demás disposiciones que la modifican.

Se desprende igualmente, del precitado artículo 3, que los Organismos de Tránsito, no son integrantes del sector, ni como adscritos ni como asesores del Ministerio de Transporte, por tanto la aseveración del hecho 1, 3, 4, 5, y 8 de los hechos endilgados en contra del Ministerio no son ciertos, lo cual configura la falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho de esta cartera Ministerial, como se evidencia en este escrito.

Siguiendo con la referencia normativa, debe tenerse en cuenta que la ley 769 de 2002 (Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones) modificada parcialmente por la ley 1383 de 2010, se encarga de regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, agentes de tránsito y vehículos por los vías públicas o privadas abiertas al público; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

Normativa que igualmente, establece que al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito le corresponde únicamente definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito (artículo 1 ley 1383 de 2010).

Así mismo, el artículo 3 de la ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la ley 1383 de 2010, determina el orden de las autoridades de tránsito así:

"Artículo 3°. **Autoridades de tránsito.** Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

El Ministro de Transporte.

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

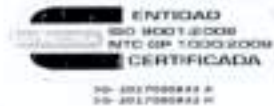
Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5° de este artículo.

Los Agentes de Tránsito y Transporte.



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

Parágrafo 1°. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito. (Negrita fuera de texto)

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3°. Las Autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigilados y controlados por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

El artículo 2 de la ley 769 de 2002 define:

"Organismos de tránsito: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción."

A su vez el artículo 6 del Código Nacional de Tránsito dispone:

"ARTÍCULO 6°. Organismos de tránsito. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

- a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;
- b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;
- c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;
- d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;
- e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

PARÁGRAFO 1o. En el ámbito nacional será competente el Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción para cumplir las funciones que les sean asignadas en este código. (Negrita y subraya fuera de texto)

PARÁGRAFO 2o. Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos.

PARÁGRAFO 3o. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

No obstante los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan."

Finalmente el artículo 288 de la Constitución, establece que las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales deben ejercerse conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiaridad, en los términos que determine la ley.

Todo ello implica que, para los asuntos de interés meramente local o regional deben preservarse las competencias de los órganos territoriales correspondientes, lo cual también significa que cuando se trasciende ese ámbito, corresponde a la ley regular la materia. Bajo ese presupuesto, el legislador dispuso que las normas del Código Nacional de Tránsito Terrestre rijan en todo el territorio nacional y que su objeto sea regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, agentes de tránsito, etc., así como la actuación y los procedimientos de las autoridades de tránsito.

En efecto, es así como la ley define quienes tienen la calidad de autoridades de tránsito, establece una distribución de competencias entre los niveles de la administración territorial y determina la manera como debe articularse el ejercicio de las mismas. También dispone que el manejo del tránsito en el territorio de su respectiva jurisdicción, es competencia primaria de los municipios y que solo en ausencia de autoridad de tránsito en el nivel municipal de la administración, la función sea asumida por las secretarías de tránsito departamentales. En consecuencia, los organismos de tránsito del país, son autónomos e independientes.

Además como ya se indicó el Código Nacional de Tránsito en el párrafo 1 del artículo 6 determina, sin lugar a dudas, que las funciones asignadas en el código serán ejercidas por los Organismos de Tránsito dentro de su respectiva jurisdicción.

Por lo dicho es necesario concluir que los Organismos de Tránsito son entidades que NO son adscritas al Ministerio de Transporte, sino que se trata de entes territoriales cuyo control y desarrollo funcional está determinado por la entidad territorial a la cual pertenezcan, amén de la labor de control y vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte, siendo esto así, la función que para el caso nos ocupa, la **matrícula inicial del vehículo de carga, UFS - 855** fue expedida por la Secretaría de Tránsito de la Calera, a quien le correspondía en estricta función el deber legal de; verificar que se cumpliera al pie de la letra con la normatividad que rige la materia de la matrícula de los vehículos de carga, por tanto si hubo alguna irregularidad en la documentación del automotor accidentado quien debe salir a aclarar y/o subsanar el defecto en caso de existir, es el Organismo de Tránsito, siendo esta autoridad la encargada de la custodia de toda la documentación del automotor a matricular desde el manifiesto de importación, compraventa, ficha de homologación y los demás requisitos, que les permitan expedir la licencia de tránsito.

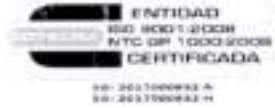
Lo anterior no quiere decir que la licencia de tránsito expedida por el organismo de tránsito tenga causa efecto alguno en el accidente de tránsito.

Dicho de otra manera, se tiene que el Ministerio de Transporte, como suprema autoridad de tránsito, le corresponde únicamente definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, pero no es el competente para expedir las licencias de tránsito de los vehículos y verificar que la documentación requerida por la ley, se allegue al Organismo de Tránsito al momento de efectuarse la matrícula, esta función claramente esta en



La movilidad
es de todos

Mintransporte



895

NIT.899.999.055-4

cabeza de estos organismos y para nuestro caso en especial, por el Organismo de Transito de la Calera.

También se debe decir que es deber del propietario del vehículo a legalizar, el que tiene la obligación de allegar cada uno de los documentos exigidos por la ley, pues es a quien más interesa que este; el registro inicial previo a la matricula se cumpla en su más exacto formalismo.

Es al ciudadano propietario del vehículo de carga, quien al momento de la compra, conoce las características técnicas y capacidades del vehículo automotor, autorizadas por el fabricante y en su uso subjetivo en la labor de carga no debe sobrepasar las capacidades reconocidas en la licencia de tránsito, las cuales deben coincidir con las del fabricante y por supuesto con las fichas de homologación autorizada. Y al uso adecuado, que se dé al automotor de carga es de responsabilidad exclusiva de su propietario y/o conductor.

En cuanto a la licencias de tránsito para vehículos de carga, la norma dispone:

Ley 769 de 2002: Código Nacional de Transito

"ARTÍCULO 35. EXPEDICIÓN. La licencia de tránsito será expedida por cualquier organismo de tránsito o por quien él designe, previa entrega de los siguientes documentos:

Factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional.

Factura de compra en el país de origen y licencia de importación.

Recibo de pago de impuestos.

Certificado de inscripción ante el RUNT.

ARTÍCULO 37. REGISTRO INICIAL. El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional. (Negrita fuera de texto)

ARTÍCULO 38. CONTENIDO. La licencia de tránsito contendrá, como mínimo, los siguientes datos:

Características de identificación del vehículo, tales como: marca, línea, modelo, cilindrada, potencia, número de puertas, color, número de serie, número de chasis, número de motor, tipo de motor y de carrocería.

Número máximo de pasajeros o toneladas:

Destinación y clase de servicio:

Nombre del propietario, número del documento de identificación, huella, domicilio y dirección.

Limitaciones a la propiedad.

Número de placa asignada.

Fecha de expedición.

Organismo de tránsito que la expidió.



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

Número de serie asignada a la licencia.

Número de identificación vehicular (VIN).

ARTÍCULO 39. MATRÍCULAS Y TRASLADOS DE CUENTA. **Todo vehículo será matriculado ante un organismo de tránsito** ante el cual cancelará los derechos de matrícula y pagará en lo sucesivo los impuestos del vehículo." (Negrita y subraya fuera de texto).

Además señala el código de tránsito:

ARTÍCULO 29. DIMENSIONES Y PESOS. **Los vehículos deberán someterse a las dimensiones y pesos, incluida carrocería y accesorios, que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte**, para lo cual debe tener en cuenta la normatividad técnica nacional e internacional.

Estas dimensiones y peso sin duda corresponde a lo señalado por el fabricante y ratificado en la ficha de homologación aprobada por el Ministerio de Transporte, el cual nunca modifica los valores dados por el fabricante.

Por lo anterior sin un razonamiento profundo se concluye que la normas que regulan el trámite de la licencia de tránsito se encuentra a cargo de los Organismos de Tránsito, que entre los documentos necesarios para matricular el vehículo está precisamente recaudar y custodiar en la carpeta del automotor la ficha técnica de homologación aprobada por el Ministerio de Transporte, para que el Organismo de Tránsito pueda extraer los datos necesario para diligenciar de conformidad en estos los requisitos que se transcriben en la licencia de tránsito.

Circunstancia fáctica que a todas luces no generar una relación causa efecto de ocurrencia del accidente de tránsito objeto de la Litis como se ha reiterado.

HOMOLOGACION Y DISPOSICIONES NORMATIVAS A TENERSE EN CUENTA:

Es necesario dar claridad en la contestación al término de homologación de los vehículos de carga, con el objeto de evitar confusión sobre el particular.

La Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, define el término de la homologación:

Es la confrontación de las especificaciones técnico mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación, de este modo, el Ministerio de Transporte aprueba las homologaciones de los vehículos destinados al servicio público de pasajeros y particular y público de carga, de acuerdo con las características y especificaciones formuladas por los importadores, ensambladores o fabricantes de vehículos o carrocerías, que cumplan con las normas vigentes.

De otro lado el Decreto 2150 de 1995, por la cual se suprimen y reforman regulaciones, procedimientos o trámites innecesarios, existentes en la administración Pública, en el artículo 137 señala: homologación Automática. Los equipos importados o producidos en el país, destinados al servicio privado de transporte, con excepción de los vehículos de carga de acuerdo a normas técnicas internacionales de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación facilidades para los discapacitados, entre otras, homologadas por las autoridades de transporte y ambientales del país de origen, no requerirán homologación alguna ante autoridad colombiana.



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT 899.999.055-4

Las autoridades de comercio exterior y desarrollo económico solicitarán la exhibición de los documentos de homologación o aprobación de los modelos a ensamblar o importar que hayan sido expedidos en los países de origen.

El cumplimiento de este requisito es condición necesaria para la aprobación de las importaciones, ensamble o fabricación de los mismos en territorio colombiano. **Parágrafo.** Cuando dichos vehículos sean de diseño y fabricación nacional, deberán enviar las características de los modelos para su aprobación por parte de las autoridades de desarrollo económico y ambiental.

Todo remolque o semirremolque con capacidad de carga superior a dos toneladas debe ser homologado y registrado por el Ministerio de Transporte, es así como actualmente en la Resolución 4100 de 2004 y sus disposiciones previas, se encuentran las especificaciones que deben tener este tipo de vehículos. Las dimensiones que se reporten en el registro deben ser las mismas establecidas y aprobadas en la homologación por tanto no se deben presentar diferencias. La resolución antes citada puede ser consultada en la página web del Ministerio de Transporte www.mintransporte.gov.co en el link Normas.

DECRETO 1079 DE 2015 (mayo 26) Artículo 2.2.1.2. Homologación. De conformidad con el artículo 137 del Decreto 2150 de 1995, el Ministerio de Transporte sólo hará la homologación para los vehículos importados, ensamblados o producidos en el país, que estén destinados al servicio público de transporte de pasajeros, de carga y/o mixto, igualmente para los destinados al servicio particular o privado de carga.
(Decreto 491 de 1996, artículo 1°).

LEY 336 DE 1996 (Diciembre 20) "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte".

Artículo 23.- Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.

LEY 769 DE 2002 (Agosto 6) "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES.

Camión: Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

Camión tractor: Vehículo automotor destinado a arrastrar uno o varios semirremolques o remolques, equipado con acople adecuado para tal fin.

Capacidad de carga: Es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

Clase de vehículo: Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas.

Homologación: Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT 899.999.055-4

Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

Matrícula: Procedimiento destinado a registro inicial de un vehículo automotor ante un organismo de tránsito en ella se consigna las características, tanto internas como externas del vehículo, así como los datos e identificación del propietario.

Peso bruto vehicular: Peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga.

Remolque: Vehículo no motorizado, halado por una unidad tractora a la cual no le transmite peso. Dotado con su sistema de frenos y luces refractivas.

Semirremolques: Vehículo sin motor, a ser halado por un automotor sobre el cual se apoya y le transmite parte de su peso. Dotado con un sistema de frenos y luces refractivas.

Sobrecarga: Exceso de carga sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

Transformación de vehículo: Procedimiento físico y mecánico mediante el cual un vehículo automotor puede ser modificado con el fin de cumplir una función diferente o mejorar su funcionamiento, higiene o seguridad.

Unidad tractora: Vehículo automotor destinado a arrastrar un remolque, un semirremolque, o una combinación de ellos.

ARTÍCULO 27. CONDICIONES DE CAMBIO DE SERVICIO. Todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determine este Código. Estos deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones.

ARTÍCULO 29. DIMENSIONES Y PESOS. Los vehículos deberán someterse a las dimensiones y pesos, incluida carrocería y accesorios, que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte, para lo cual debe tener en cuenta la normatividad técnica nacional e internacional.

ARTÍCULO 108. SEPARACIÓN ENTRE VEHÍCULOS. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.

En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, **humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado** de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede.

ARTÍCULO 131. MULTAS. Modificado por el art. 21, Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente: Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado

DECRETO 1079 DE 2015 (mayo 26) Artículo 2.2.1.7.3. Servicio público de transporte terrestre automotor de carga.



La movilidad es de todos

Mintransporte



NIT 899 999 055 4

Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración a precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, excepto el servicio de transporte de que trata el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988. (Subraya fuera de texto.)
(Decreto 173 de 2001, artículo 6º).

- **Usuario del servicio de transporte terrestre automotor de carga:** es la persona natural o jurídica que celebra contratos de transporte terrestre de carga directamente con el operador o empresa de transporte debidamente constituida y habilitada.
- **Vehículo de carga:** vehículo autopropulsado o no, destinado al transporte de mercancías por carretera. Puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios especializados.
- **Generador de la Carga:** es el remitente, o el destinatario de la carga cuando acepte el contrato en los términos de los artículos 1008 y 1009 del Código de Comercio.

Artículo 2.2.1.7.1.1. Competencia del Ministerio de Transporte Para todos los efectos a que haya lugar, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga será regulado por el Ministerio de Transporte. (Subraya fuera de texto.)
(Decreto 173 de 2001, artículo 8°).

Artículo 2.2.1.7.1.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.
(Decreto 173 de 2001, artículo 9°).

Artículo 2.2.1.7.5.2. Expedición del Manifiesto de Carga. El manifiesto de carga se expedirá en original y dos (2) copias, firmados por la empresa de transporte habilitada y por el propietario o conductor del vehículo. El original deberá ser portado por el conductor durante todo el recorrido; la primera copia será conservada por la empresa de transporte, y la segunda copia deberá ser conservada por el propietario v/o conductor del vehículo.

Artículo 2.2.1.7.5.7. Titularidad. Cuando se realice el servicio particular o privado de transporte terrestre automotor de carga, el conductor del vehículo deberá exhibir a la autoridad de tránsito y transporte que se lo solicite, la correspondiente factura de compraventa de la mercancía y/o remisión, que demuestre que su titularidad corresponde a quien hace este transporte, o la prueba de que la carga se generó dentro del ámbito de las actividades de este particular y que además se es propietario o poseedor del respectivo vehículo.
(Decreto 173 de 2001, artículo 32).

Artículo 2.2.1.8.2. Infracción de transporte terrestre automotor. Es toda acción u omisión que vulnere la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en los términos definidos en la ley o en los reglamentos de cada modalidad de servicio.
(Decreto 3366 de 2003, artículo 2°).

Artículo 2.2.1.8.3. Autoridades competentes. Son autoridades competentes para investigar e imponer las sanciones aquí señaladas:

En la jurisdicción nacional: la Superintendencia de Puertos y Transporte o quien haga sus veces.

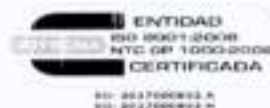
En la jurisdicción distrital y municipal: los alcaldes o **los organismos de transporte** o la dependencia en quienes se delegue esta función.

En la jurisdicción del área metropolitana constituida de conformidad con la ley: la autoridad de transporte metropolitana debidamente reconocida en los municipios que la conforman y cuando el servicio de transporte se preste entre estos.



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT 899.999.055-4

Parágrafo. Cuando un área metropolitana se constituya de conformidad con la ley, los municipios que la integren mantendrán su competencia en materia de transporte dentro del territorio de su jurisdicción.

(Decreto 3366 de 2003, artículo 3°).

Artículo 2.2.1.8.2.1. Inmovilización. Consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público.

La inmovilización se impondrá como medida preventiva sin perjuicio de las sanciones que por la comisión de la falta se imponga a la empresa de transporte o al propietario del equipo.

La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de transporte competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.

Cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de transporte podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en el cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco (5) días. Copia del acta se remitirá a la empresa de transporte público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.

Parágrafo. En ningún caso, será condición para la entrega del vehículo inmovilizado, el pago de la multa por la infracción que la generó.

(Decreto 3366 de 2003, artículo 47).

Artículo 2.2.1.8.2.2. Procedencia. La inmovilización procederá en los siguientes casos:

1. Cuando se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente.
2. Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación o licencia se les haya suspendido o cancelado, salva las excepciones expresamente establecidas en las disposiciones respectivas.
3. Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del vehículo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos.
4. Por orden de autoridad judicial.
5. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación o se compruebe que presta un servicio no autorizado. En este último caso el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco (5) días, por segunda vez 20 días, y por tercera vez, 40 días.
6. Cuando se compruebe que el vehículo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga. (Decreto 3366 de 2003, artículo 48).

Artículo 2.2.1.8.2.3. Procedimiento de inmovilización de los equipos. Para llevar a cabo la inmovilización, la autoridad competente que tenga conocimiento de la infracción, ordenará detener la marcha del vehículo y librará al conductor copia del informe de infracciones a las normas de transporte.

La inmovilización se llevará a cabo en patios oficiales, talleres o parqueaderos autorizados por las autoridades de tránsito y transporte bajo su responsabilidad, para lo cual la autoridad respectiva notificará del hecho al propietario o administrador del respectivo taller o parqueadero.

RESOLUCIÓN 2501 DE 2002 (Febrero 22)

Derogada por el art. 18, Resolución del Min. Transporte 4100 de 2004

"Por el cual se modifica parcialmente la Resolución 13791 de diciembre 21 de 1988"

ARTICULO SEGUNDO.- Modificar el artículo 4 de la Resolución 13791 de 1988, el cual quedará así:
"ARTICULO 4.- El máximo peso bruto vehicular autorizado para los vehículos que circulen por las



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

carreteras del país en operación normal, junto con su tolerancia, será el que corresponda a la configuración, según la siguiente tabla (...)

ESQUEMA DEL VEHÍCULO	PESO BRUTO VEHICULAR (TON)	MAXIMO PESO BRUTO VEHICULAR CON TOLERANCIA (TON)
C2S2	37	38.10

(Cuadro Ajustado)

ARTÍCULO TERCERO TRANSITORIO - Mientras se adelanta el estudio técnico sobre la real incidencia del incremento del Peso Bruto Vehicular en la red vial nacional, hasta el 31 de mayo de 2002, se autorizan los siguientes pesos brutos vehiculares máximos, para los vehículos con configuración C2 y C3:

C2: 19 toneladas (...)

RESOLUCION No. 2888 DE 2002 (11 MAR 2002) "Por la cual se modifica la Resolución 2501 de febrero 22 de 2002" (Vigente para la época de los hechos)

ARTICULO PRIMERO.- Modificar el Artículo segundo de la Resolución 2501 de febrero 22 de 2002, en el sentido de aclarar el peso bruto vehicular para la configuración C2S2 y el esquema de los vehículos R2, C2R2 y C4R2, de acuerdo a la siguiente tabla:

ESQUEMA DEL VEHÍCULO	PESO BRUTO VEHICULAR (TON)	MAXIMO PESO BRUTO VEHICULAR CON TOLERANCIA (TON)
C2S2	32	33.00

(Cuadro Ajustado)

RESOLUCION 004100 DE 2004 (diciembre 28) por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional.

Como antecedente de la presente reglamentación mediante Ley 170 de 1994, Colombia aprobó la adhesión al acuerdo de la Organización Mundial del Comercio, OMC, el cual contiene entre otros el acuerdo sobre obstáculos técnicos al comercio, incorporados en el anexo 1 A "Acuerdos Multilaterales sobre Comercio de Mercancías";

La Comunidad Andina de Naciones, CAN, adoptó mediante Decisión 491 de 2001 el Reglamento Técnico Andino sobre pesos y dimensiones de los vehículos destinados al transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera, de acuerdo con los lineamientos establecidos por la Organización Mundial del Comercio, OMC; Que mediante Comité Técnico conjuntamente con el Organismo Nacional de Normalización Icontec se elaboró la Norma Técnica Colombiana NTC 4788;

Disposición que en la parte resolutive indico: Artículo 1º. Objeto. La presente resolución tiene por objeto reglamentar la tipología para vehículos automotores de carga para transporte terrestre, así como los requisitos relacionados con dimensiones, máximos pesos brutos vehiculares y máximos pesos por eje, para su operación normal en la red vial en todo el territorio nacional, de acuerdo



NIT. 899.999.055-4

con las definiciones, designación y clasificación establecidas en la Norma Técnica Colombiana NTC 4788 "Tipología para vehículos de transporte de carga terrestre".

Artículo 2º. Definiciones. Para efectos de la aplicación de la presente resolución, las definiciones son las consignadas en el numeral 2 de la Norma Técnica Colombiana NTC 4788.

Artículo 3º. Designación. Para la aplicación de la presente resolución, los vehículos de carga se designan de acuerdo a la configuración de sus ejes, de la siguiente manera:

A. Con el primer dígito se designa el número de ejes del camión o del tracto camión (Cabezote).

B. La letra S significa semirremolque y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.

C. La letra R significa remolque y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.

D. La letra B significa remolque balanceado y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.

Artículo 4º. Adicionado por el art. 1, Resolución del Min. Transporte 2888 de 2005. La designación para los vehículos de transporte de carga en el territorio nacional de acuerdo con la configuración de sus ejes, se muestra en la siguiente tabla:

Artículo 5º. Clasificación. Los vehículos de carga se clasifican de acuerdo con su sistema de propulsión en:

1. Vehículos automotores

a) Vehículo rígido

i) Camioneta;

ii) Camión;

b) Tractocamión.

2. Vehículos no automotores

a) Semirremolque;

b) Remolque;

c) Remolque balanceado.

Artículo 6º. Carrocerías. Las carrocerías de los vehículos rígidos y de los vehículos no automotores pueden ser de diferentes tipos tales como: Furgón, tanque, volquete, platón, hormigonero, portacontenedor, estibas, tolva, cama baja, plataforma escualizable, niñera, plataforma o planchón, dentro de este tipo de carrocerías están estacas metálicas, estacas de madera, estibas, modular, planchan con grúa auto cargable, estructura para transporte de vidrio, cañero, reparto, con equipo especial, entre otros.

Artículo 8º. Peso bruto vehicular. Modificado por la Resolución del Min. Transporte 1782 de 2009. El peso bruto vehicular para los vehículos de transporte de carga a nivel nacional debe ser el establecido en la siguiente tabla:

VEHICULOS	DESIGNACION	MAXIMO PBV, kg
TOLERANCIA POSITIVA DE MEDICION		
Tracto-camión	251 27.000	675
Tracto-camión 800	252	32.000
Con semirremolque 1.013	253	40.500

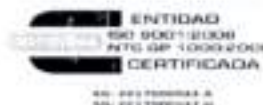
Artículo 11. Las disposiciones sobre pesos por eje y peso bruto vehicular exclusivamente serán controladas mediante el pesaje de los vehículos en básculas diseñadas y construidas para tal fin, las cuales deberán tener la respectiva certificación del centro de metrología de la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, de acuerdo con el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología.

Artículo 12. Para la aplicación de la presente resolución se deben tomar como referencia las Normas Técnicas Colombianas, NTC, vigentes, las cuales podrán ser actualizadas de acuerdo con



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

lo establecido en las normas internacionales, las necesidades del sector y los adelantos tecnológicos.

Artículo 14. Todo vehículo de transporte terrestre automotor de carga que transite por el territorio nacional debe cumplir con lo establecido en la presente resolución.

Artículo 15. Modificado por el art. 4, Resolución del Min. Transporte 2888 de 2005. Se prohíbe la transformación de vehículos de transporte de carga en Colombia.

Artículo 17. A partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, las empresas ensambladoras, fabricantes y/o importadores de vehículos de transporte de carga deberán acogerse a lo estipulado en la presente resolución. (...)

RESOLUCIÓN NÚMERO 006427 DEL 17 DE DICIEMBRE DE 2009 "por la cual se dictan unas disposiciones para el control de peso a Vehículos de Transporte de Carga de dos ejes."

"Artículo 1°. Los vehículos de transporte de carga de configuración 2, incluidos los vehículos HI-R 190, deben ser sometidos a control de peso bruto vehicular aplicando como parámetro de control un peso bruto vehicular máximo de 17000 kilogramos, con una tolerancia positiva de medición de 425 kilogramos.

Artículo 2°. Toda modificación que se realice a las especificaciones originales de un vehículo de transporte de carga y las consecuencias que de ello se deriven, será de responsabilidad exclusiva de su propietario.

Artículo 3°. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga la Resolución 1569 del 27 de abril de 2009, el parágrafo tercero del artículo 13 de la Resolución 4100 de 2004, el artículo 5° de la Resolución 2888 de 2005, el parágrafo segundo del artículo 13 de la Resolución 4100 de 2004 y todas las normas que le sean contrarias."

RESOLUCIÓN NÚMERO 0002308 12 AGOSTO DE 2014. "Por la cual se establecen medidas para el control de peso a vehículos de transporte de carga y se dictan otras disposiciones"

"Artículo 1. Los vehículos de transporte de carga registrados a partir del 1 de enero de 2013, deberán someterse al control del Peso Bruto Vehicular en báscula, el cual se hará tomando como límite máximo, el establecido por el fabricante en la Ficha Técnica de Homologación.

Artículo 2. Para aquellos vehículos registrados antes del 1 de enero de 2013, se tendrá en cuenta para el control de peso bruto vehicular lo establecido en la Resolución 6427 de 2009.

La empresa de transporte de carga y el propietario serán responsables solidariamente cuando el vehículo vinculado transporte un peso superior al máximo establecido por el fabricante en la respectiva Ficha de Homologación."

Artículo 4. Toda modificación que se realice a las especificaciones originales de un vehículo de transporte de carga y las consecuencias que de ello se deriven, será de responsabilidad exclusiva de su propietario.

1. HOMOLOGACION DEL VEHICULO KODIAK 157



NIT 899 999 055-4

De conformidad con las definiciones de la Ley 769 de 2002, artículo 2º. "**Homologación:** Es la confrontación de las especificaciones técnico mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación."

REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE HOMOLOGACION DE VEHICULOS O CARROCERIAS,
REMOLQUES y SEMIRREMOLQUES POR PARTE DE FABRICANTE, IMPORTADOR, ENSAMBLADOR,
CONCESIONARIO

Deben Registrarse ante el RUNT (Decreto 198 del 12-02-2013) como fabricante, importador, ensamblador, concesionario (SEGÚN EL CASO).

Para lo cual debe pedir información del procedimiento a seguir.

Procedimiento: Una vez se haya registrado ante el RUNT debe:

1. Presentar solicitud de homologación firmada por el representante legal de la empresa, indicando dirección y teléfono y anexando los siguientes documentos:
2. Ficha técnica de homologación (debidamente diligenciada a máquina o en computador y firmada por el representante legal)

Formulario FTH 001 para vehículos y carrocerías de pasajeros.

FTH 002 para vehículos y carrocerías de carga.

FTH 003 para remolques y semi-remolques.

3. Presentar copia de los planos a escala 1:20, de cada modelo que se pretenda fabricar, ensamblar o importar, donde se muestren sus características técnicas, pesos y dimensiones.
3. Estudio de distribución de pesos.
4. Para la homologación de vehículos se debe presentar un estudio de potencia del tren motriz.
5. Presentar catálogos del fabricante o certificado de la casa matriz, que sustente la información consignada en la ficha de homologación en caso de homologación de vehículos o del chasis.

Para la homologación de las carrocerías se deben tener en cuenta las resoluciones 6657 de 1996, 7126 de 1995, 7777 de 2001, 7171 de 2002, 4100 de 2004 o 2181 de 2009, según el tipo de vehículo o carrocería, las cuales pueden ser consultadas en la página web del Ministerio de Transporte www.mintransporte.gov.co. Resolución 5443/2009 para la parametrización.

El Ministerio por solicitud de los interesados ya sean importadores, fabricantes o carroceros, homologa con el cumplimiento de los requisitos Chasis, tractocamiones, carrocerías o vehículos carrozados.

Actualmente una vez aprobada la ficha de homologación, el Ministerio procede a subir la ficha debidamente aprobada a la página web de esta Entidad para que los interesados la consulten.

El Organismo de Tránsito con la documentación presentada por el interesado en matricular el vehículo debe verificar entre otros la ficha de homologación para lo cual debe consultar la página del RUNT y comprobar que la ficha allegada corresponda con los datos del vehículo que está en RUNT.



La movilidad
es de todos

Mintransporte



605

NIT.899.999.055-4

Al registrarse o matricular un vehículo el Organismo de Tránsito debe llevar un archivo con los documentos allegados por parte del interesado.

Como se trata de un vehículo "Tracto-camión" al momento de registrarse es requisito que el Organismo de Tránsito le haya exigido la ficha de homologación en la cual quedan establecidas las características del mismo, tales como: Marca, modelo, número de ejes, caja de velocidades, **peso bruto vehicular combinado**, etc., bajo las cuales se debe matricular.

32

La matrícula inicial se realizó el 30 de enero del año 2003 fecha en la cual se encontraba vigente la **RESOLUCION No. 2888 DE 2002 (11 MAR 2002)**

Y el vehículo tractocamión accidentado C2 podía transportar en un Semirremolque de características 2S2 un **MAXIMO PESO BRUTO VEHICULAR CON TOLERANCIA (TON)** de 33.00 toneladas.

Posteriormente y de acuerdo con la **Resolución No. 004100 del 28 de diciembre de 2004**, en el artículo 4º se expide la reglamentación imperante y posterior en la que están designadas las configuraciones de los vehículos de carga de acuerdo con el número de ejes.

En el artículo 8º. Se encuentra la **tabla con el Peso Bruto Vehicular** de los vehículos de acuerdo con su configuración:

Encontrándose para Tracto-camión con Semirremolque, lo siguiente:

VEHÍCULOS	DESIGNACIÓN	MÁXIMO PBV, Kg	Tolerancia positiva de medición Kg.
TRACTO CAMIÓN CON SEMIRREMOLQUE	2S1	27.000	+ 675
	2S2	32.000	+ 800
	2S3	40.500	+ 1013
	3S1	29.000	+ 725
	3S2	48.000	+ 1200
	3S3	52.000	+ 1300

De conformidad con el tipo de designación de cada Semirremolque, registra un peso bruto vehicular por kg.

Siendo esto así, para nuestro caso, según se lee en la ficha de características del vehículo UFS-855 en el Registro Nacional Automotor del sistema RUNT y de acuerdo las características de la ficha técnica de CHEVROLET KODIAK 157, aportada por el Organismos de Transito, se presenta un peso bruto vehicular del tracto camión de 15,900 kg y un peso bruto vehicular combinado de 15.900 kg lo que permite inferir que el vehículo accidentado en total podía enganchar un Semirremolque 2S1 con un peso máximo PBV de 27.80 Ton Y un máximo para los Semirremolques 2S2 con un peso máximo PBV de 33.00 TN. Pero no un Semirremolque 2S3.

La Ficha de homologación que determina las características del vehículo expedida por el Ministerio se ajusta a los parámetros jurídicos y técnicos para el funcionamiento del vehículo.



La movilidad
es de todos

Mintransporte



606

NIT.899.999.055-4

reglamentación de la época, pero el concepto de la demanda va en contravía de lo reglamentado y en consecuencia no existe irregularidad en la homologación del automotor, hecho que no obstante no constituye la causa efecto generadora del accidente para justificar el medio de control de reparación directa.

Sobre el exceso de peso no basta con hacer referencias periodísticas sobre conjeturas a priori de las posibles causas del accidente automotriz, máxime cuando no se allegan razonamientos técnicos sobre la materia. Sin embargo se observa que la empresa propietaria del automotor incurre en responsabilidad directa junto con el conductor del tractocamión, en primer lugar por transportar en un vehículo con una capacidad autorizada en la ficha de homologación un peso superior al permitido para un vehículo C2 (tracto camión de 2 ejes), el cual no podía llevar enganchado a un Semirremolque 2S3 (tres ejes) sino máximo un 2S2 (dos ejes). Conforme la ficha de homologación. Lo cual configura el hecho de un tercero en la asunción de responsabilidad.

Los vehículos de carga son homologados conforme las características del fabricante respecto al peso del automotor, cosa distinta es que el propietario del automotor haga uso de un remolque no compatible con las características del tractocamión o que de manera irresponsable efectúe modificaciones no autorizadas a sus sistema de frenos. Es cierto que se evidencio suspensión de un eje del remolque, lo anterior en contravía de la reglamentación expedida por el Ministerio mediante la Resolución 004100 de 2004.

No está probado que la capacidad de carga reconocida en la homologación presente inconsistencia para el vehículo ni que sea la causante del accidente, lo cual se contradice con las pruebas aportadas con la misma demanda. Dan cuenta como hecho generador primero de un exceso de velocidad (Entrevistas), riesgo asumido en la conducción inadecuada del conductor fallecido, sumado a un mal mantenimiento del REMOLQUE – PLATAFORMA, y a modificaciones hechas por terceros a los sistemas de suspensión y freno del Semirremolque.

Obsérvese también como el informe ejecutivo del investigador de la Fiscalía General de la Nación, **HELBERTH LEAO PRECIADO MENDEZ**, concluyo como hipótesis delictiva que, el accidente fue causado al parecer por *"fallas mecánicas del vehículo de placas UFS-855 clase tracto camión marca Chevrolet Kodiak servicio público, color naranja, al parecer se hicieron modificaciones a su sistema de freno."*

Ahora conforme un criterio meramente objetivo lo que evidencian los hechos es que un tercero de manera voluntaria procedió a modificar el automotor en contravía de la disposición legal imperante.

Por tanto, de todo lo dicho, es claro que no se le puede imputar ninguna responsabilidad al Ministerio de Transporte en los lamentables hechos narrados en la demanda, porque la homologación no fue la causa del accidente, porque no somos Organismo de Tránsito, no somos autoridad de vigilancia y control, y porque nuestra función sobre la homologación se circunscribe a expedir la ficha técnica de homologación conforme a la solicitud del fabricante o importador. Y por la sencilla razón que la cusa efecto del accidente de tránsito no es un documento, sino las circunstancia de terceros que modificaron las condiciones de frenado del Semirremolque y el usar un Semirremolque a sabiendas que la capacidad de carga y designación no le eran permitidas, aspecto que perfectamente debía conocer el propietario del tractocamión y su conductor.

Se debe también indicar, que los vehículos de carga conforme la reglamentación existente, son homologados para transportar un peso vehicular individual y combinado, un PBV distinguir, ahora entre el peso del tractocamión y el peso del remolque, para tal efecto los fabricantes establecen las características de los automotores y sobre estas mismas características es que el Ministerio de Transporte les homologa, y señala las características de capacidad y peso para el transporte de



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

carga, bajo el carácter regulatorio imperante para la época y previo a la expedición de la matrícula inicial, documentación y soporte que reposa en la carpeta donde se realizó la matrícula inicial del automotor y el registro del Remolque Plataforma es decir en el o los Organismos de Tránsito, donde fueron matriculados o registrados inicialmente.

En este caso particular y concreto, para el cabezote del vehículo TRACTOCAMION marca CHEVROLET KODIAK modelo 2003 fue matriculado en el Organismo de Tránsito de la Calera Cundinamarca y para el tráiler o REMOLQUE PLATAFORMA en el Organismo de Tránsito de Floridablanca Santander, entidades del orden municipal que igualmente gozan de autonomía jurídica, administrativas y financiera, para los efectos de matrícula inicial o registro.

Por otro lado en los casos de accidentes de tránsito como el conocido, en el cual se derramó en el pavimento un líquido viscoso, se debe indicar que sobre el particular las concesiones a cargo de las vías cuentan con unos manuales técnicos para estos casos, y disponen de unos protocolos de emergencia y de prevención, que se activan frente a la comunicación que se reporte sobre el particular donde despliegan una atención preventiva e inmediata, aspecto en el cual las empresas de transporte son las responsables de informar esta circunstancia y adoptar las medidas preventivas en caso de accidentes.

No se descarta como hecho probable y verdadera causa efecto del accidente de tránsito se tratara de la falla mecánica de un automotor de carga por modificación en el sistema de frenos conforme informe técnico realizado por investigadores de la Fiscalía General de la Nación como real causa del accidente. Pero lo que no es acertado es como causa de este al Ministerio de Transporte, en tanto es claro y contundente con las mismas pruebas aportadas por el demandante que el **error humano** es palpable y visible, en primer lugar porque tanto la empresa de transporte propietaria del automotor como el conductor son conocedores de los límites máximos de carga y peso, y son conocedores de que existe la prohibición de realizar alteraciones a los vehículos que afecten técnicamente su capacidad de carga o peso y son conocedores que los Semirremolques deben ser halados por los vehículos apropiados para ello.

La reglamentación existente sobre esta materia prevé en estos casos como **primeros responsables a los terceros causantes del accidente por este tipo de hechos**; y en caso de derrames los remitentes y/o propietario de las mercancías que se transportan o el destinatario de la carga, la empresa de transporte y el propietario o conductor del vehículo en caso de que se trate del transporte de mercancías peligrosas, sin embargo se aclara que no obra prueba en el plenario que demuestre que se tratara de derrames de este tipo de mercancías señaladas como peligrosas para la época de los hechos.

En relación con la infraestructura vial, si bien se trata de una importante vía debidamente, demarcada, señalizada y con tramos de vigilancia electrónica, su alto índice de flujo vehicular, impide detectar de manera instantánea circunstancias técnicas del remolque con modificaciones no permitidas, que aunque son detectables en una revisión técnico mecánica, son imprevisibles respecto del control policial a menos que se hubiese observado de manera evidente.

Del contrato vigente en la vía, se desprende que el concesionario COVIANDES S.A. es el facultado para realizar labores de mantenimiento, prevención y seguridad en la VÍA, pero no quiere decir que esta labor se le pueda endilgar a título de responsabilidad, en primer lugar porque la vía se encontraba en buen estado, y especialmente porque la situación fáctica obedeció al **hecho de un tercero** que con conocimiento de causa, violó normas de tránsito y transporte, lo cual constituye un eximente de responsabilidad de la autoridad administrativa competente en la vía.



La movilidad
es de todos

Ministrío de Transporte



NIT.899.999.055-4

La vía donde ocurrieron los hechos cuenta con un contrato de obra o mantenimiento entre la concesión y el concesionario, y desde ya hay que advertir que se trata de un contrato en el cual, el Ministerio de Transporte no intervino, ni interviene de manera alguna.

Ahora el actor pretende con esta demanda de reparación directa, que se declare responsable entre otros al Ministerio de Transporte de todos los daños patrimoniales, morales, y perjuicios causados a los demandantes, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 15 de marzo de 2015 en el que se argumenta falla en el servicio vial de las entidades públicas demandadas de manera generalizada por acción u omisión por sobrecarga, fallas mecánicas y violación a las normas de tránsito al suspender uno de los ejes traseros del tráiler. Pero olvida mencionar el accionante que estas imprevisiones más que omisiones, fueron asumidas de manera directa por el conductor y propietario del tractocamión al trasgredir las disposiciones relacionadas con el peso y modificar de forma no autorizada las características técnicas del Semirremolque.

Conforme la normativa expuesta no se trata de una responsabilidad funcional del Ministerio de Transporte lo cual rompe el nexo causal funcional y la deprecada falla en el servicio de este, por cuanto la homologación no es una causa del hecho generador del accidente, en relación con la vía donde ocurrió el accidente este desde el año 1967 no construye ni efectúa mantenimientos de obras de ninguna naturaleza, ni es el encargado de los cierres preventivos y mucho menos del control de la vía, ni del control y vigilancia de las mercancías, ni del control del peso de los automotores de carga. Tampoco ha infringido las disposiciones de homologación y en particular de peso como se evidencia de la normativa transcrita, todo lo contrario ha reglamentado lo que le correspondía hacer en su función reguladora.

De la situación fáctica no obstante si se puede concluir que unos terceros con conocimiento de la capacidad de carga del TRACTOCAMION uso un Semirremolque de tres ejes 2S3, el cual superaba la capacidad de carga y enganche, así como del peso del automotor siniestrado. Generando igualmente a su cuenta y riesgo, modificaciones a los sistemas de frenos del remolque, sin autorización y modificando las características reconocidas y aprobadas para el mismo.

Se condujo el vehículo con exceso de velocidad, lo cual sumado a las conclusiones anteriores constituyen una causa efecto incuestionable de responsabilidad exclusiva de unos terceros, quienes asumieron este riesgo por su propia imprudencia, a sabiendas de las inconsistencias señaladas, adicionalmente el hecho del derrame de material viscoso antifricción, si bien no estaba catalogado como sustancia peligrosa, no se tomaron las medidas necesarias para su contención oportuna según se desprende de los informes de los pormenores del accidente de la concesión.

En estos hechos en consecuencia el Ministerio no solo, no tiene participación o injerencia pues el reconocimiento del peso aprobado en la homologación no es la causa del accidente, sino el mal uso o uso inadecuado del automotor por los terceros propietario y conductor del tractocamión, excediendo las propias capacidades autorizadas, tampoco tiene participación alguna en relación con la vía, ni el contrato de concesión de la vía y en conclusión estos hechos no tienen ningún vínculo con el aspecto funcional del Ministerio de Transporte.

Es fundamental indicar, que funcionalmente el MINISTERIO DE TRANSPORTE: Es un organismo eminentemente regulador, planificador y normativo en el área de transporte y en la actualidad carece totalmente de funciones de tipo operativo, o de conservación, reparación y mantenimiento de vías de cualquier orden y tampoco es el encargado del control de las mismas y los automotores que hacen uso de estas, pues no es autoridad de control y vigilancia, lo que le confiere en su favor el reconocimiento de la excepción **previa de falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho**.



La movilidad
es de todos

Mintransporte



609

NIT 899.999.055-4

Es así como legalmente el Decreto 2171 del 30 de Diciembre de 1992 por el cual se reestructura el Ministerio de Obras públicas y Transporte, como Ministerio de Transporte, no contemplo como funciones de este organismo, la construcción, la conservación y mantenimiento de carreteras, ni su control y vigilancia.

Entonces se puede concluir que tanto de los hechos narrados en la demanda como de las pruebas aportadas se desprenda con claridad que el Ministerio de Transporte no es el sujeto parte del proceso legitimado o llamado para oponerse a las pretensiones de la misma, ya que los objetivos y funciones del ente Ministerial están referidos al diseño, fijación, orientación y vigilancia de las políticas nacionales en materia de infraestructura, tránsito y transporte, naturaleza que se desprende desde la expedición del **Decreto ley 2171 de 1992** en sus artículos 5 y siguientes, con el cual se creó al Ministerio de Transporte como un órgano, generador de políticas de transporte, programador de las mismas, ente eminentemente regulador, pero no como órgano de control, toda vez que el Ministerio de Transporte es un ente regulador.

36

Las pretensiones reclamadas frente al Ministerio de Transporte no tienen vocación de prosperidad conforme se expuso en el capítulo de las excepciones, como quiera que la presunta responsabilidad por falla en el servicio u omisión que expone el apoderado de la actora en el libelo de la demanda, en contra del Ministerio, no se configura y mucho menos sobre los daños padecidos por el demandante y, para demostrar esta afirmación hay que empezar por hacer un extenso análisis de los postulados constitucionales y legales que rigen la materia de competencias y funciones de las entidades públicas aquí demandadas:

Es imperativo indicar y recalcar que desde la expedición de la Ley 64 de 1967 y su decreto reglamentario 2862 de 1968, la construcción y mantenimiento de las carreteras nacionales quedó a cargo del Fondo Vial Nacional, cuyas funciones fueron reguladas en la Ley 30 de 1982. Posteriormente con el decreto 2171 de 1992 se reorganizó el sector transporte y se reestructuró el Fondo Vial Nacional como Instituto Nacional de Vías- INVIAS, con el objeto de ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación, en lo que se refiere a las carreteras.

De igual forma, las disposiciones normativas posteriores como el Decreto 101 de 2000 Modificatorio del decreto 2171 de 1992, el Decreto 2053 de 2003, a su vez, modificatorio del Decreto 101 de 2000, disponen expresamente que el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial, la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo. Es decir es concebido como un Ente Programático y Planificador más no ejecutor.

Ahora desde el **Decreto 2053 de 2003** que modificó la estructura del Ministerio de Transporte le fijó como objetivo en su artículo primero lo siguiente: (Norma Vigente para la época de los hechos)

"Artículo 1º. Objetivo del Ministerio. El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial 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."

Como funciones se le asignan legalmente al Ministerio de Transporte 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:



670

NIT. 899.999.055-4

- 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.

Parágrafo 1º. Exceptuase de la Infraestructura de Transporte, los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo, sobre los cuales tiene competencia la Dirección General Marítima, Dimar.

Parágrafo 2º. El Instituto Nacional de Concesiones, INCO, y el Instituto Nacional de Vías en relación con lo de su competencia, para el desarrollo de las actividades del modo de Transporte marítimo, serán asesorados por la Dirección General Marítima, Dimar, en el área de su competencia."

El Decreto 2053 de 2003 determino la integración del sector transporte así:



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT. 899.999.055-4

"Artículo 3º. Integración del Sector Transporte. El Sector Transporte está integrado por el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, Dimar, en los términos de la Ley 105 de 1993.

Las entidades adscritas al Ministerio de Transporte son:

Establecimientos Públicos

1. Instituto Nacional de Vías, INVIAS.
2. Instituto Nacional de Concesiones, INCO. (Hoy Agencia Nacional de Infraestructura)

Unidad Administrativa Especial

1. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil.

Superintendencia actualmente con personería jurídica

1. Superintendencia de Puertos y Transporte, Supertransporte."

Actualmente mediante El DECRETO NÚMERO 087 DEL 17 DE Enero de 2011 que para la época de los hechos en materia funcional se encuentra vigente establece el objeto y funciones del Ministerio de Transporte así: "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias" Que en su artículo primero establece:

"Artículo 1º. Objetivo. El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial 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."

EL Artículo 2º. Del señalado Decreto indica las Funciones que corresponden al Ministerio de Transporte cumplir, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes:

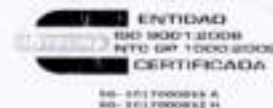
- "(...) 2.2. Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia (...)
- 2.4. Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.
- 2.5. Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte (...)
- 2.7. 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. (...)
- 2.12. Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia."

Así entonces, se modificó la estructura del Ministerio de Transporte y se determinaron las funciones de sus dependencias, en su artículo 4º estableció que la Integración del Sector Transporte, está constituida por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, dentro de ellas el Instituto Nacional de Vías INVIAS y la ANI Agencia Nacional de Infraestructura anteriormente INCO, continuando a cargo del Ministerio de Transporte el objetivo transcrito anteriormente.



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

Por su parte las instituciones adscritas, se rigen por las siguientes disposiciones, las cuales señalan sus respectivas competencias:

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Antecedentes: El Artículo 52 del mismo Decreto ley 2171 de 1992 reestructuró al Fondo Vial Nacional como Instituto Nacional de Vías establecimiento público de orden Nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa. Patrimonio propio y cuya representación legal está a cargo de su Director General artículo 56 del decreto 2171 de 1992.

Entidad a cargo de las vías Nacionales no concesionadas.

El artículo 53 del Decreto 2171 de 1992 señala: *Objetivos del Instituto Nacional de Vías, corresponde al Instituto ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación en lo que se refiere a carreteras nacionales.*

Posteriormente, El Decreto 2056 DE 2003 por el cual se modifica la estructura del Instituto Nacional de Vías, INVIAS, dispuso:

Artículo 1º. Objeto del Instituto Nacional de Vías. El Instituto Nacional de Vías, INVIAS, tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte. (Negrilla y Subraya fuera de texto)

Artículo 2º. Funciones del Instituto Nacional de Vías. Para el cumplimiento de sus objetivos el Instituto Nacional de Vías desarrollará las siguientes funciones generales:

2.1 Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte

2.4 Adelantar investigaciones, estudios, y supervisar la ejecución de las obras de su competencia conforme a los planes y prioridades nacionales.

2.7 Celebrar todo tipo de negocios, contratos y convenios que se requieran para el cumplimiento de su objetivo. (Negrilla fuera de texto)

2.13 Definir las características técnicas de la demarcación y señalización de la infraestructura de transporte de su competencia, así como las normas que deberán aplicarse para su uso. (Negrilla fuera de texto)

2.14 Ejecutar los planes, programas y proyectos relacionados con el desarrollo de la infraestructura a su cargo.

2.16 Definir la regulación técnica relacionada con la infraestructura de los modos de transporte carretero, fluvial, férreo y marítimo. (Negrilla fuera de texto)

2.17 Coordinar con el Instituto Nacional de Concesiones, Inco, la entrega, mediante acto administrativo, de la infraestructura de transporte, en desarrollo de los contratos de concesión.

2.18 Las demás que se le asignen.

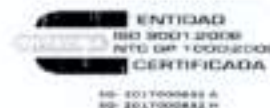
DECRETO 1079 DE 2015 (Mayo 26) Artículo 1.2.1.1. Instituto Nacional de Vías - INVIAS. Tiene por objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.

(Decreto 2618 de 2013, artículo 1º).



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. ANI.

El Presidente de la República mediante la expedición de DECRETO 1800 DE 2003 (junio 26), Diario Oficial No. 45.231, de 27 de junio de 2003 "crea el Instituto Nacional de Concesiones, Inco, y se determina su estructura." La Ley 790 de 2002 en su artículo 16, literal f) confirió facultades extraordinarias al Presidente de la República para crear las entidades u organismos que se requieran para desarrollar los objetivos que cumplan las entidades u organismos que se supriman, escindan, fusionen o transformen, cuando a ello haya lugar. El Gobierno Nacional, en el marco del Programa de Renovación de la Administración Pública ha determinado la necesidad y conveniencia de reunir en una sola entidad las funciones y responsabilidades de la gestión para la estructuración, planeación, contratación, ejecución y administración de los contratos de concesión de infraestructura de transporte y en general de vinculación de capital privado al sector transporte, como una medida para proteger el patrimonio de la Nación y en consecuencia, racionalizar el funcionamiento de la administración pública y garantizar la sostenibilidad financiera de la Nación. Razón por la cual se ordenó la liquidación de la Empresa Colombiana de Vías Férreas, Ferrovías y la reestructuración de otras entidades del sector Transporte. Y mediante el citado decreto en su ARTÍCULO 16. TRANSFERENCIA DE INFRAESTRUCTURA. Dispuso que; La infraestructura de transporte a cargo del Instituto Nacional de Vías, INVIAS, será transferida mediante acto administrativo al Instituto Nacional de Concesiones, Inco, previa expedición del acto administrativo respectivo que otorga la concesión.

Antecedentes: Mediante el Decreto 1800 de 2003 se creó el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO) hoy AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – DECRETO 1800 DE 2003.

ARTÍCULO 1o. CREACIÓN Y NATURALEZA JURÍDICA. Créese el Instituto Nacional de Concesiones, Inco, como un establecimiento público del orden nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa y financiera. El Instituto tendrá su sede principal en la ciudad de Bogotá, D. C.

Objeto:

ARTÍCULO 2. El Instituto Nacional de Concesiones, Inco, tendrá por objeto planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.

Funciones, entre otras:

ARTÍCULO 3. Son funciones generales del Instituto Nacional de Concesiones, INCO:

3.1 Planear la ejecución de los proyectos con participación de capital privado en infraestructura a cargo de la Nación que hayan sido previamente identificados por el Ministerio de Transporte.

3.10 Realizar directa o indirectamente la estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de participación de capital privado a su cargo, con base en los lineamientos y políticas fijadas por las entidades encargadas de la planeación del sector transporte y por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes.

3.13 Estructurar los contratos relacionados con los proyectos a su cargo y realizar todos los actos necesarios para llevar a cabo los procesos de contratación.

3.14 Evaluar e incorporar en todos los contratos, las reglas de distribución de riesgos de forma que sea explícita la responsabilidad de cada una de las partes.



NIT.899.999.055-4

3.17 Coordinar con el Instituto Nacional de Vías - INVIAS la entrega mediante acto administrativo de la infraestructura de transporte, en desarrollo de contratos de concesión.

3.18 Ejercer las potestades y realizar las acciones y actividades necesarias para garantizar la oportuna e idónea ejecución de los contratos a su cargo y para proteger el interés público, de conformidad con la ley.

3.23 Hacer seguimiento al desarrollo de los proyectos de vinculación de capital privado en infraestructura de transporte y, en caso de incumplimiento de cualquier obligación, adoptar de acuerdo con la ley las acciones necesarias.

Recientemente **(El INCO)** mediante el **DECRETO 4165 DEL 3 DE NOVIEMBRE DE 2011** cambio su denominación a **ANI - AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA** hoy vigente "por el cual se cambia la denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones "INCO" hoy Agencia Nacional de Infraestructura "ANI", con el siguiente objeto:

Como consecuencia del cambio de naturaleza la Agencia Nacional de Infraestructura tendrá por objeto **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 explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios 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 respecto de las infraestructuras semejantes enunciadas en este artículo. Dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación.

ARTÍCULO 1o. CAMBIO DE NATURALEZA JURÍDICA Y DENOMINACIÓN DEL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES. *Cómbiase la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Concesiones (INCO) de establecimiento público a Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, que se denominará Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte.*

ARTÍCULO 3o. OBJETO. Como consecuencia del cambio de naturaleza, la Agencia Nacional de Infraestructura, tendrá por objeto **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 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 respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación.(...)

ARTÍCULO 4o. FUNCIONES GENERALES. Como consecuencia del cambio de naturaleza, son funciones generales de la Agencia Nacional de Infraestructura:

1. Identificar, evaluar la viabilidad y proponer iniciativas de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos o relacionados.

2. Planear y elaborar la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública y de los servicios conexos a



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

relacionados, que hayan sido previamente identificados por el Ministerio de Transporte o asignados por el Gobierno Nacional. (...) (Subrayas y negrillas fuera de texto)

DECRETO 1079 DE 2015 (Mayo 26) Artículo 1.2.1.2. Agencia Nacional de Infraestructura. Tiene por objeto 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 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.

(Decreto 4165 de 2011, artículo 3°).

Artículo 1.2.1.4. Superintendencia de Puertos y Transporte. Tiene por objeto ejercer las funciones de inspección, control y vigilancia que le corresponden al Presidente de la República como Suprema Autoridad Administrativa, en materia de puertos de conformidad con la Ley 01 de 1991 y en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.

(Decreto 1016 de 2000, artículo 3°).

Artículo 1.2.1.5. Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV. Tiene por objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

(Ley 1702 de 2013, artículo 3°).

Sobra decir además de la normatividad parcialmente transcrita que la descentralización administrativa le da a cada entidad de las adscritas al Ministerio una función precisa, puesto que son, entes autónomos, con personería jurídica, patrimonio propio e independiente del Ministerio de Transporte, por lo tanto actúan con independencia las unas de las otras, al momento de contraer sus obligaciones y al Ministerio tan solo le queda ejercer un control de tutela o jerárquico sobre los organismos adscritos o vinculados a él.

Por otro lado, es necesario que en los casos de accidentes de tránsito se recuerde las definiciones contempladas en la **Ley 769 de 2002** Código Nacional de Tránsito;

En materia de Tránsito la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones". Establece:

ARTÍCULO 1°. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS. Modificado por el art. 1, Ley 1383 de 2010. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. (...)

"ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: (...)

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. (...)



NIT.899.999.055-4

"Clase de vehículo: Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas." (...)

"Croquis: Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente." (...) Subraya fuera de texto.

43

"Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material. (...)

"Organismos de tránsito: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público." (...)

"ARTÍCULO 5o. DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN VIAL. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción. (Subraya fuera de texto) Reglamentación existente y vigente que puede ser consultada en la página web de la entidad.

ARTÍCULO 6°. Organismos de tránsito.

Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

- a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;
- b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;
- c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;
- d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;
- e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito."

(...) "PARÁGRAFO 2o. Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos". (Negrillas y subrayas fuera de texto)

ARTÍCULO 7°. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. (...)

PARÁGRAFO 1o. La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.

"ARTÍCULO 115. REGLAMENTACIÓN DE LAS SEÑALES. (...)

NIT 899 969 055-4

PARÁGRAFO 1o. Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.” (Subraya fuera de texto)(...)

ARTÍCULO 119. JURISDICCIÓN Y FACULTADES. Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos. (...)

De las disposiciones señaladas en materia de transporte y tránsito, se desprende como es claro que frente a un accidente de tránsito como el presente, tiene como hecho generador o causa la actuación exclusiva de unos terceros, y donde el Ministerio de Transporte no tiene función ni responsabilidad alguna en la verdadera causa de la situación fáctica.

El Ministerio no tiene a cargo el mantenimiento de vías concesionadas, no tiene facultades operativas de construcción, reparación, mantenimiento, ni del desarrollo de ningún tipo de obra y mucho menos de control y vigilancia del tránsito en ninguna de las vías del país de cualquier orden, pues su labor se circunscribe a dictar la política y la regulación normativa, y no las labores operativas viales en las carreteras de Colombia, las cuales corresponden a otras autoridades.

Por lo expuesto no es cierto que mi procurado, o sea el Ministerio de Transporte sea responsable de los perjuicios que presuntamente ha sufrido el actor en hechos ocurridos en accidente de tránsito por el relacionado.

Al tratarse de una vía concesionada, deberá demostrarse la responsabilidad de la autoridad a cargo, que en todo caso es una autoridad o concesión distinta al Ministerio de Transporte, y deberá probar la parte actora la pericia del conductor víctima del accidente y el desconocimiento de la capacidad del automotor conducido por el en su ejercicio de profesional al volante, el desconocimiento del respeto de las señales preventivas y de reducción de velocidad, así como de la prudencia debidas en la actividad peligrosa que desarrollaba, que conforme a las pruebas aportadas con la demanda permiten inferir su desacato intencional frente a la normativa imperante y a las características técnicas del vehículo conducido.

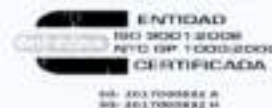
Por lo cual no puede dejarse de lado un eximente de responsabilidad por culpa exclusiva del hecho de un tercero, que omitió adoptar las medidas de prevención en el mantenimiento de su propio vehículo y que al parecer fue el verdadero causante del accidente por su propio actuar y así como la responsabilidad legal de la empresa de transporte ante el derrame de la sustancia transportada en su propio vehículo superando la capacidad de carga autorizada, usando indebidamente las características de peso y medidas debidamente homologadas del Semirremolque, y enganchando un Semirremolque no autorizado para el tractocamión, a pesar de que el tractocamión había sido debidamente homologado, circunstancia acreditada, que al tratarse de una actividad peligrosa tuvo como consecuencia el fatal desenlace por **error humano**, que sumado a la alta velocidad hacen perder el control del TRACTOCAMION accidentado y colisionar a los automotores afectados.

Desde esta perspectiva no es cierto que mi representada la Nación Ministerio de Transporte sea responsable de los perjuicios reclamados por la muerte de NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA. En relación con el informe del accidente, el cual es fundamental para estos casos; presenta elementos de juicio suficientes para determinar que existía la señalización adecuada para situaciones normales de la vía, ahora sobre este tipo de informes ha señalado la Corte Constitucional en la Sentencia C-429/03 que:



La movilidad es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

"En lo que concierne al contenido del informe descriptivo, el artículo 149 de la Ley 769 de 2002 prevé que aquél contendrá por lo menos ciertos datos objetivos, como son, el lugar, la fecha y la hora del hecho; la clase de vehículo, su placa y características; los nombres de los conductores con los respectivos números del documento de identidad, el de sus licencias de conducción, junto con sus direcciones y lugar y fecha de expedición de la póliza de seguro; los nombres y números de identificación de los propietarios o tenedores de los vehículos; los nombres, documento de identidad y dirección de los testigos y la descripción de las compañías de seguros y números de pólizas de los seguros obligatorios exigidos por la misma ley. Además de esta información básica, cuyo recaudo no ofrece dificultad alguna y sobre la cual la actividad del agente de tránsito es prácticamente mecánica, en el informe descriptivo deben figurar otros datos cuyo establecimiento conlleva la realización de juicios más elaborados por parte del agente de policía judicial, y por ende su grado de controversia e inconformidad de los implicados puede llegar a ser mayor, consistente en determinar el estado de seguridad, en general, de los vehículos, de los frenos, la dirección, las luces, la bocina y las llantas; la descripción de los daños y lesiones; así como una descripción sobre el estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y la distancia.

De igual manera, el citado artículo dispone que dicho informe contendrá una relación de los medios de prueba aportados por las partes, y en toda caso que se produzcan lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, es obligación del agente de policía judicial remitir a los conductores a la práctica de la prueba de alcoholemia.

En este orden de ideas, el informe descriptivo elaborado por una autoridad de tránsito, constituye un importante instrumento al servicio de la administración de justicia como quiera que en éste se da cuenta de la ocurrencia de un hecho, en algunos casos con implicaciones de orden civil pero en otros además con carácter penal, en el que aparecen identificados los conductores implicados, así como consignados datos sobre **las posibles condiciones en que aquél tuvo lugar**, y además estará firmado por los conductores o en su defecto por un testigo. Datos todos estos que resultan fundamentales para orientar una futura investigación o proceso y a partir los cuales se puede producir la prueba que se requiera para establecer la realidad y veracidad de los hechos.

Cabe recordar, que cuando el agente de tránsito ha presenciado la ocurrencia misma del accidente de tránsito, se estará ante la posibilidad de decretar dicho testimonio para que sea controvertido ante la autoridad judicial correspondiente en el curso del proceso respectivo a fin de poder ser apreciado por el correspondiente funcionario junto con las demás pruebas y de acuerdo con las reglas de la sana crítica.⁴⁶

En igual sentido se ha pronunciado la corte constitucional cuando analizó el inciso final del texto del ARTÍCULO 149. De la ley 769 de 2002.

Transcripción del artículo de la ley:

“DESCRIPCIÓN. En los casos a que se refiere el artículo anterior, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán firmarlas y en su defecto, la firmará un testigo. **Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-429 de 2003 en el entendido de que el conductor no está obligado a firmar, que puede consignar por escrito sus observaciones, y su firma o abstención de hacerlo no significan aceptación de los hechos. Declarado Exequible por el cargo estudiado mediante Sentencia de la Corte Constitucional C-619 de 2011**

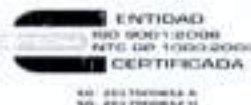
El informe contendrá por lo menos:

Lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho.



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT. 899.999.055-4

Clase de vehículo, número de la placa y demás características.

Nombre del conductor o conductores, documentos de identidad, número de la licencia o licencias de conducción, lugar y fecha de su expedición y número de la póliza de seguro y compañía aseguradora, dirección o residencia de los involucrados.

Nombre del propietario o tenedor del vehículo o de los propietarios o tenedores de los vehículos.

Nombre, documentos de identidad y dirección de los testigos.

Estado de seguridad, en general, del vehículo o de los vehículos, de los frenos, de la dirección, de las luces, bocinas y llantas.

Estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, la cual constará en el croquis levantado.

Descripción de los daños y lesiones.

Relación de los medios de prueba aportados por las partes.

Descripción de las compañías de seguros y números de las pólizas de los seguros obligatorios exigidos por este código.

En todo caso en que produzca lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, la autoridad de tránsito deberá enviar a los conductores implicados a la práctica de la prueba de embriaguez, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no dé cumplimiento a esta norma.

El informe o el croquis, o los dos, serán entregados inmediatamente a los interesados y a la autoridad instructora competente en materia penal.

El funcionario de tránsito que no entregue copia de estos documentos a los interesados o a las autoridades instructoras, incurrirá en causal de mala conducta.

Para efectos de determinar la responsabilidad, en cuanto al tránsito, las autoridades instructoras podrán solicitar pronunciamiento sobre el particular a las autoridades de tránsito competentes."

No obstante el informe del accidente de tránsito y las demás pruebas allegadas con la demanda estos no demuestran la responsabilidad, competencia y función de la Nación - Ministerio de Transporte en los hechos y pretensiones expuestas en la demanda. La ley siempre ha delimitado las competencias y funciones de cada uno de sus entes descentralizados, bien sea por servicios, administrativa o territorialmente, es decir, que estamos frente a la Inexistencia de responsabilidad del ente demandado (Ministerio de Transporte).

Como se puede colegir, no es al Ministerio de Transporte, a quien se le encuentra otorgada dentro de sus funciones y facultades legales el control y vigilancia en las vías públicas en materia de tránsito, o su señalización y demarcación, y mucho menos su construcción o el desarrollo de objeto contractual alguno sobre la materia, máxime que esta función se encuentra adjudicada a otras entidades que tienen personería jurídica independiente, así como se manifiesta que se trata de una vía nacional concesionada a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, en la cual, quien ejerce funciones de control, vigilancia, prevención, desarrollo y mejora de seguridad en la vía donde ocurrió el accidente, es del resorte de la empresa contratista concesión encargada del mantenimiento de la vía, con el apoyo de la Policía Nacional, pero sin que por ello tampoco se les pueda endilgar asomo de responsabilidad, en estos hechos.

Por lo tanto, se propone como clara y contundente la **FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA DE HECHO y TAMBIEN LA MATERIAL** del Ministerio de Transporte, ya que en la estructura de pretensiones que hace el peticionario al solicitar que se declare responsable al Ministerio de Transporte, a pagar los daños y perjuicios causados por el accidente de tránsito donde perdió la vida su conductor, y causó la muerte a 10 personas carece de competencia funcional del MINTRANSPORTE.

Tampoco le es atribuible al Ministerio de Transporte Falla en el Servicio u omisión o la falta de vigilancia y/o control sobre el accidente de la presente demanda, pues no existe función en el ente Ministerial que permitan establecer en este, la responsabilidad en los perjuicios cuya



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

indemnización se reclaman y los distintos hechos constitutivos de la falla en el servicio y/o la falla presunta y la teoría del daño antijurídico que establece el artículo 90 de la Constitución Nacional.

En consecuencia de la normatividad transcrita, vigente para la época de los hechos, se puede concluir en el presente proceso y sin mayor esfuerzo, que el Ministerio de Transporte, no debió ser vinculado al proceso, lo cual contraviene lo señalado en el artículo 159 del CPACA en materia de representación al eliminarse el término de nación.

Igualmente se tiene demostrado que dentro de las funciones asignadas al Ministerio no existe ninguna que le permita celebrar contratos cuyo objeto sea el mantenimiento pavimentación o conservación de la infraestructura carretera, pues esta facultad se encuentra radicada en cabeza del INVIAS para vías nacionales no concesionadas y en cabeza de la ANI, para las vías nacionales concesionadas, y claro está de los concesionarios o contratistas del respectivo tramo vial, pero también puede encontrarse en cabeza de los Departamentos o Municipios, según si la vía es del orden departamental o municipal.

Con lo hasta aquí extensamente expuesto, es supremamente claro que el Ministerio de Transporte no es competente en materia de tránsito e infraestructura ni en cuanto a señalización, mantenimiento y conservación se refiere en jurisdicción de vías nacionales, departamentales o municipales, pues la ley ha asignado esta función a otros entes y por consiguiente no podría imputársele una responsabilidad de una supuesta falla del servicio, cuando las obligaciones y funciones asignadas al Ministerio, no tienen nada que ver con los hechos narrados en la demanda.

Adicionalmente la demanda adolece de argumentos demostrativos, de la relación del hecho o falla del servicio, el daño y el nexo de causalidad entre estos dos, lo cual conlleva inexorablemente a que las pretensiones no gocen de respaldo jurídico que permitan inferirle al señor juez el tipo de responsabilidad predicada en la demanda en lo que respecta al Ministerio de Transporte, entidad que deberá excluirse de la totalidad de las pretensiones y condenas reclamadas, frente a la existencia de falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho incluso desde la misma audiencia inicial.

Unido a lo anterior es claro que la parte demandante no demuestra ni siquiera sumariamente, que el Ministerio tenga algún tipo de responsabilidad u obligación en la situación fáctica, circunstancia que genera que mi defendida deba por esta razón igualmente ser excluida del presente proceso, así como de todas y cada una de las pretensiones o solicitudes de condena.

Con la existencia de la falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho, el Ministerio no puede entrar a responder por lo pretendido en la demanda, que comporta el fundamento de la misma, ni a controvertir como le correspondería, lo que no le consta y en lo que no tiene injerencia.

En conclusión con base en la normatividad expuesta y los demás fundamentos citados, la Nación Ministerio de Transporte, se desvirtúa la relación de causalidad invocada en la demanda en cabeza de mi representada, motivación por la cual solicito al despacho respetuosamente se declare la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho y la falta de responsabilidad de esta entidad, absolviéndola de cualquier condena junto con las demás excepciones propuestas. En especial la declaratoria de la excepción de **hecho exclusivo de un tercero como causa del accidente**.

PRUEBAS



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

1. Las que obren en el proceso y las que se presentan a este expediente aportadas por otras entidades.

2. Solicito comedidamente al Despacho, se tenga en cuenta para el análisis legal y funcional del Ministerio de Transporte, las siguientes disposiciones de orden legal las Leyes 64 de 1967, 105 de 1993, 769 de 2002, el Decretos 2171 de 1992, 2053 de 2003, 087 de 201, 2056 de 2003, 1800 de 2003, 4165 de 2011. Las Resoluciones No. 004100 del 28 de diciembre de 2004, 002888 del 14 de octubre de 2005, 001782 del 8 de mayo de 2009, 006427 del 17 de diciembre de 2009 y la Resolución 0002308 del 12 de agosto de 2014, normas del orden nacional publicadas en la página web de la Entidad.

3. Solicito se oficie al Instituto Nacional de Vías ubicado en Bogotá, D.C. Centro Administrativo Nacional C.A.N. Edificio INVIAS con el fin de que certifique si a su cargo se encuentra la construcción, conservación y mantenimiento de la vía donde ocurrieron los hechos de la demanda, es decir la vía que de Villavicencio conduce a Bogotá, kilómetro 55 + 240 (250) sitio denominado Quebrada Blanca del Municipio de Guayabetal Cundinamarca. Adicional que informe, si la vía no se encuentra a su cargo, a partir de qué fecha fue entregada al tercero que la tenga a su cargo, si fue objeto de entrega en alguna oportunidad.

4. Solicito se oficie a la Agencia Nacional De Infraestructura (ANI) con el fin de que certifique si a su cargo se encuentra la construcción, conservación y mantenimiento de la vía donde ocurrieron los hechos de la demanda, es decir la vía que de Villavicencio conduce a Bogotá, kilómetro 55 + 240 (250) sitio denominado Quebrada Blanca del Municipio de Guayabetal Cundinamarca y que en caso de estar CONCESIONADA, manifieste a cargo de que CONCESIONARIO se encuentra asignada informando las obligaciones y la fecha a partir del cual se encuentra a cargo del CONCESIONARIO, conforme al contrato de concesión el cual deberá aportar.

PETICIONES DE LA PARTE DEMANDADA

En consideración a los argumentos expuestos, presento al señor juez las siguientes peticiones:

1. Sobre las pretensiones de la demanda;

Solicito que se nieguen las pretensiones de la demanda en contra del Ministerio de Transporte.

2. Peticiones propias de la contestación de la demanda

- 2.1 Solicito se declaren las excepciones propuestas por este Ministerio desde la audiencia inicial.

- 2.2 Solicito se decreten, practiquen y se tengan como pruebas las solicitadas en la presente contestación, en caso de no ser excluido del proceso desde la audiencia inicial.

- 2.3 Solicito se me reconozca personería jurídica dentro del presente proceso.

ANEXOS

1. El poder debidamente otorgado con sus respectivos anexos.

ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS



La movilidad
es de todos

Mintransporte



NIT.899.999.055-4

En el Ministerio de Transporte no reposa ningún antecedente Administrativo específico del vehículo accidentado, toda vez que la carpeta documental que pueda contener los soportes de matrícula inicial y registro del automotor del vehículo de placas UFS-855, se encuentra en el organismo de tránsito en el cual está registrado el vehículo de placas UFS-855.

Tampoco reposan documentos o memorias documentales de la obra vial del lugar de ocurrencia del accidente por tratarse de una vía concesionada y el Ministerio de Transporte no entrega en concesión ninguna vía del País.

En cuanto documentos, estudios, Peritajes, o similares que se encuentren relacionados directamente con el accidente del vehículo de placas UFS-855 y demás vehículos involucrados del 31 de Marzo de 2015, el Ministerio de Transporte no cuenta con ningún documento que pueda servir como antecedente administrativo ya que no es función del Ministerio de Transporte atender estas eventualidades, como tampoco ejercer control y vigilancia a la actividad de los vehículos de carga que recorren el país.

NOTIFICACIONES

El Ministerio de Transporte, por intermedio de la señora Ministra Doctora Ángela María Orozco Gómez y el suscrito, recibimos notificaciones, en la Secretaría de su Honorable Despacho y en la sede del Ministerio de Transporte, ubicado en la Calle 24 Avenida la Esperanza No. 62 - 49 Piso 10 Sector La Esfera Centro Comercial Gran Estación II. Correo electrónico notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co rrodriguezc@mintransporte.gov.co

Atentamente,

RICARDO RODRIGUEZ CORREA
C.C. 19.330.706 de Bogotá
T.P. 30.217 del C.S. de la J.

RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
OFICINA DE APOYO PARA LOS JUZGADOS
ADMINISTRATIVOS DE BOGOTÁ, D.C.
DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL
La documentación fue presentada personalmente por
Ricardo Rodríguez Correa
quien se identificó C.C. No. 19.330.706
T.P. No. 30217 Bogotá, D.C. 14 DIC 2019
Responsable Centro de Atención [Firma]

Elkin David Casallas Bello

Señor

JUEZ SESENTA ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ – SECCIÓN TERCERA

E. S. D.

Proceso	Acción de Reparación Directa
Radicación	11001334306020170016500 (2017-165)
Demandantes	DANITZA ANGIE GERALDINE DOMÍNGUEZ AUDOR, KEINER DAVID GUZMÁN DOMÍNGUEZ, ERNESTO GUZMÁN PADILLA, ESTELA DEL SOCORRO CARDONA HERRERA Y OTROS.
Demandados	MINISTERIO DE TRANSPORTE, MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - POLICÍA NACIONAL, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS y CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A.
Asunto	Contestación de la Demanda Contestación del Llamamiento en Garantía formulado por CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. a MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.

ENRIQUE LAURENS RUEDA, mayor de edad, vecino de Bogotá D.C., identificado con cédula de ciudadanía número 80.064332 de Bogotá y tarjeta profesional de abogado número 117.315 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi calidad de representante legal para asuntos judiciales, extrajudiciales y administrativos de **MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.**, entidad legalmente constituida, identificada con el NIT número 891.700.037-9, con domicilio principal en la ciudad de Bogotá D.C., y en mi calidad de abogado, por medio del presente escrito, dentro del

término legal de traslado, me permito CONTESTAR LA DEMANDA de Acción de Reparación Directa promovida por DANITZA ANGIE GERALDINE DOMÍNGUEZ AUDOR, KEINER DAVID GUZMÁN DOMÍNGUEZ, ERNESTO GUZMÁN PADILLA, ESTELA DEL SOCORRO CARDONA HERRERA, DERLINA GUZMÁN PADILLA, JUAN CARLOS LOZANO CARDONA, MARA INES GUZMÁN MEDINA, ESNAIRE JOSE GUZMAN MEDINA, NÉSTOR JAVIER GUZMAN, JAVIER GUZMÁN MEDINA, KELLYS DEL SOCORRO GUZMÁN, HUGALVIS JAVIER JIMÉNEZ GUZMÁN, HÉCTOR DAVID CARRILLO CONEO, DALILA AMARIS GUZMÁN y VERÓNICA CRISTINA AMARIS GUZMÁN contra el MINISTERIO DE TRANSPORTE, MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - POLICÍA NACIONAL, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS y CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A.; Así mismo, procedo a CONTESTAR EL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA formulado por CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. a MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., en los siguientes términos:

I. NOMBRE DE LA LLAMADA EN GARANTÍA , DOMICILIO, NOMBRE DE SU REPRESENTANTE LEGAL, NOMBRE DEL APODERADO

1. La llamada en garantía es MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., entidad identificada con el NIT número 891.700.037-9, con domicilio principal en la ciudad de Bogotá D.C. en la carrera 14 # 96 - 34.
Dirección de notificación electrónica: njudiciales@mapfre.com.co
2. El representante legal para asuntos judiciales, extrajudiciales y administrativos de la demandada es el suscrito, cuya representación acredito según certificado de existencia y representación legal expedido por la Superintendencia Financiera de Colombia que se aporta con en los anexos de este escrito.

3. El apoderado es el suscrito, de las condiciones civiles y profesionales ya anotadas.

II. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

2.1. EN CUANTO A LOS HECHOS DE LA DEMANDA

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 1: No me consta, dado que se trata de hechos que pertenecen a la vida privada de la parte demandante, exactamente de un vínculo familiar. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 2: No me consta, dado que se trata de hechos que pertenecen a la vida privada de la parte demandante, exactamente de un vínculo familiar. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 3: No me consta, dado que se trata de hechos que pertenecen a la vida privada de la parte demandante, cada uno tiene la carga de probar la calidad en que actúa. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 4: No me consta, dado que se trata de hechos que pertenecen a la vida privada de la parte demandante, cada uno tiene la carga de probar la calidad en que actúa. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 5: No me consta, dado que se trata de hechos que pertenecen a la vida privada de la parte demandante, cada uno tiene la carga de probar la calidad en que actúa. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 6: No me consta, dado que se trata de hechos que pertenecen a la vida privada de la parte demandante, cada uno tiene la carga de probar la calidad en que actúa. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 7: No me consta, dado que se trata de hechos que pertenecen a la vida privada de la parte demandante, cada uno tiene la carga de probar la calidad en que actúa. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 8: No me consta, dado que se trata de hechos que pertenecen a la vida privada de la parte demandante, cada uno tiene la carga de probar la calidad en que actúa. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 9: No me consta que las partes demandantes compartieran momentos de alegría y regocijo, unidos por el amor fraterno que caracteriza un hogar, dado que se trata de hechos que pertenecen al entorno familiar de la parte actora. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 10: No me consta que el señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.) para el momento de los hechos ostentara la calidad de servidor público y que se desempeñara como Soldado Profesional de la Armada Nacional al servicio del Distrito Militar número 12 de Villavicencio, así como tampoco que sus ingresos mensuales equivalieran a \$1.700.000 más las prestaciones sociales que devengan los servidores de dicha entidad, por cuanto son hechos que pertenecían a la esfera profesional y laboral de la víctima que son ajenos a mi poderdante. Nos atenemos a lo que se logre demostrar en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 11: No me consta que el señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.) para el momento de los hechos laborara en la ciudad de Villavicencio, así como tampoco que la razón de su viaje fuera a visitar a su familia en la ciudad de Bogotá, corresponden a actos efectuados por la víctima que son ajenos a mi poderdante. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 12: No me consta el accidente de tránsito del 31 de marzo de 2015 a la altura del sitio denominado Quebrada Blanca en el Kilómetro 55 + 240 metros del municipio de Guayabetal – Cundinamarca, ni los vehículos involucrados, así como tampoco las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que se desarrollaron los hechos narrados en este numeral, toda vez que se trata de hechos en los que no intervino mi mandante MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. Me acojo a lo que resulte probado en el proceso y al contenido de los documentos oficiales que se elaboraron por las autoridades respectivas que tuvieron conocimiento del caso.

Sin perjuicio de lo anterior, de los documentos oficiales que se elaboraron por las autoridades respectivas que tuvieron conocimiento del caso el día del accidente, se evidencia que el señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.) viajaba al interior del vehículo buseta identificado con la placa número SMB-608 de la empresa de transporte público Expreso Bolivariano S.A.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 13: No me consta los vehículos involucrados en el accidente de tránsito del día 31 de marzo de 2015, así como tampoco por quienes eran conducidos ni las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que se desarrollaron los hechos narrados en este numeral, toda vez que se trata de hechos en los que no intervino mi mandante MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. Me acojo a lo que resulte

probado en el proceso y al contenido de los documentos oficiales que se elaboraron por las autoridades respectivas que tuvieron conocimiento del caso.

Sin perjuicio de lo anterior, téngase en cuenta que los demandantes y su apoderado CONFIESAN, de acuerdo con lo estipulado en los artículos 191 y 193 del Código General del Proceso, que el vehículo causante del accidente de tránsito que le ocasiono el fallecimiento al señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.), corresponde al tractocamión marca Chevrolet línea Kodiak 157 color naranja modelo 2003 identificado con la placa número UFS-855, pues este perdió los frenos e invadió el carril contrario arrollando violentamente el bus en el que se desplazaba el hoy occiso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 14: No es un hecho, corresponde a una manifestación realizada por el apoderado judicial de la parte actora, sin embargo téngase en cuenta que se realiza CONFESIÓN de acuerdo con lo estipulado en el artículo 193 del Código General del Proceso, así mismo lo plasmado en el Informe Policial de Accidentes de Tránsito número C-00137870, elaborado por el agente Manuel Murillo Gualteros, identificado con cédula de ciudadanía número 11.206.427, placa 087579, que determinó la hipótesis en el número 157 consistente en “posible falla en el sistema de frenos” para el vehículo número 3.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 15: No es un hecho, corresponde a una apreciación subjetiva y a un análisis por parte del apoderado judicial de los demandantes respecto al Dictamen Pericial del Técnico de Automotores de la Fiscalía General de la Nación, quien ratificó lo plasmado por el agente de tránsito Manuel Murillo Gualteros, identificado con cédula de ciudadanía número 11.206.427 y placa 087579 en el Informe Policial de Accidentes de Tránsito número C-00137870 bajo la hipótesis número 157 consistente en “posible falla en el sistema de frenos” para el vehículo número 3. Sin embargo, nos acogemos a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 16: No es un hecho, corresponde a una apreciación subjetiva y a un análisis por parte del apoderado judicial de la parte actora respecto del Informe Técnico Pericial elaborado por el ingeniero técnico German Cañón Blanco, técnico de automotores de la Unidad DITRA, Grupo Unidad Básica Investigación Criminal SETRA DECUN, en el que se estipula que el tractocamión siniestrado al momento del accidente presentaba sobrecarga, graves fallas mecánicas, e incumplía las normas de tránsito para esta clase de vehículos de carga, pues tenía uno de los troques traseros suspendidos, lo que generaba que la capacidad de carga disminuyera y la falla en el sistema de frenos; falla que desencadenó en el fatal accidente de tránsito del día 31 de marzo de 2015. Sin embargo, nos acogemos a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 17: No es un hecho, pertenece a una transcripción de un apartado del Informe Técnico Pericial correspondiente a la capacidad de carga del remolque donde se manifiesta que “se observó una modificación en el semirremolque, donde le fue suspendido el eje dual, reduciendo de esta manera la capacidad de carga de la plataforma, de acuerdo a lo establecido en la Resolución número 004100 de 2004 Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional del Ministerio de Transporte”; sin embargo, se precisa que a mi representada MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. no le consta cual era el peso real que llevaba el tractocamión siniestrado. Por lo tanto, nos acogemos a lo que resulte probado en el proceso.

Sin perjuicio de lo anterior, téngase en cuenta que en la contestación de CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. se precisa que si bien es cierto la causa del accidente de tránsito fue una falla en el sistema de frenos del tractocamión, en lo que respecta a la capacidad de carga de los vehículos de sexta categoría, es decir los que llevan 5

ejes rodando sobre el suelo, el camión siniestrado no llevaba sobrecarga, toda vez que los tres ejes que rodaban sobre la carpeta asfáltica lo capacitaba para transportar hasta 41.510 kilos, de los cuales solo transportaba 38.750 kilos, de acuerdo con lo consignado en el recibo de la báscula en la que fue pesado el vehículo de placa UFS-855 dentro de CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. en la estación del peaje Alto de la Cruz el día 31 de marzo de 2015 a las 17:50 horas.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 18: No es un hecho corresponde a una apreciación subjetiva y conclusiva de parte del apoderado de la parte actora concerniente a la responsabilidad del accidente del día 31 de marzo de 2015, sin embargo a mi representada no le consta cual era el peso real y las dimensiones de carga aprobadas para transitar por las vías nacionales. Por lo tanto, nos acogemos a lo que resulte probado en el proceso.

Sin perjuicio de lo anterior, le corresponde a la parte actora probar la responsabilidad del accidente de tránsito, así como también la imprudencia, negligencia e impericia en el ejercicio de la labor de conducción, teniendo en cuenta que todos los conductores de los vehículos involucrados realizaban actividades peligrosas.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 19: No me consta como los demandantes, especialmente la señora DANITZA ANGIE GERALDINE DOMINGUEZ AUDOR, se enterarán de las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que aconteció el accidente de tránsito del día 31 de marzo de 2015 en el que falleció el señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.), dado que se trata de hechos que pertenecen a la esfera personal de la parte actora. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 20: No me consta que el núcleo familiar del señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.) se viera afectado a causa de su fallecimiento, así como

tampoco que éste velara por la manutención de su núcleo familiar y apoyara económicamente a sus progenitores, por cuanto son hechos que pertenecían a la vida privada que son ajenos a mi poderdante. Nos atenemos a lo que se logre demostrar en el proceso.

Adicionalmente, para el análisis del caso se debe tener en cuenta que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 167 del Código General del Proceso, corresponde al reclamante probar la ocurrencia del evento, la responsabilidad de los demandados y la cuantía indemnizable, a través de cualquiera de los medios probatorios previstos en la ley, siempre y cuando el elegido sea idóneo, conducente y pertinente para demostrar con grado de certeza acerca los hechos en que basa su pretensión indemnizatoria.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 21: No es un hecho, se trata de una solicitud de vinculación como demandado de CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A., por ser la concesionaria responsable del mantenimiento y cuidado de la vía, por tanto es la concesión vial COVIANDES S.A. la llamada a responder este numeral en la medida que al ser admitida la demanda esta se encuentra vinculada en calidad de demandada. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

Sin perjuicio de lo anterior, téngase en cuenta que en la contestación de CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. se aclara que esta es la encargada de que la vía se encuentre en condiciones adecuadas de ser transitada por los vehículos usuarios de la misma y de que se encuentre la señalización necesaria en la carretera, como quiera que el accidente de tránsito del día 31 de marzo de 2015 ocurrió por errores u omisiones imputables a la conducción y/o mantenimiento del vehículo de placa UFS-855, y no al estado de la vía, por tanto no le asiste responsabilidad alguna en el presente proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 22: No es un hecho. Corresponde al ejercicio propio del mandato para adelantar el presente proceso.

Sin perjuicio de lo anterior, es procedente manifestar que, de conformidad con la jurisprudencia y la normatividad aplicable a la indemnización de perjuicios, únicamente son resarcibles los daños personales, ciertos y que sean plenamente acreditados dentro de la etapa procesal correspondiente.

2.2. EN CUANTO A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA

Mi representada, como llamada en garantía en el presente proceso, se opone a todas y cada una de las declaraciones y pretensiones de condena expuestas por la parte demandante en la demanda en contra de la llamante en garantía CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A., por no existir razones de hecho o derecho que justifiquen su procedencia.

No obstante, lo indicado, se hace pronunciamiento expreso a cada una de las pretensiones en los siguientes términos:

A LA MARCADA COMO LA NÚMERO 1 DENOMINADA “DECLARACIONES”: Me opongo a que se declare administrativamente y patrimonialmente responsables a las entidades demandadas por los perjuicios morales, materiales y daño a la vida de relación inferidos al núcleo familiar del señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.), en la medida en que CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. no está llamada a verificar si los usuarios de la vía, estos son conductores, propietarios y en general los responsables de cada automotor ejercen la labor que les corresponde como guardianes jurídicos y/o material de los vehículos, por tanto igualmente en reciprocidad para mi representa MAPFRE SEGUROS,

quien en el presente proceso actúa como llamada en garantía por esta entidad, así mismo no se encuentra probado dentro del proceso que el accidente de tránsito ocurriera por Falla en el Servicio (no se ha probado que el estado de la vía fuera determinante en la causación del hecho lesivo), así como tampoco las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que se desarrollaron los hechos narrados y en los que no intervino mi mandante MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.

A LA MARCADA COMO LA NÚMERO 2 DENOMINADA “CONDENAS”: Me opongo a que se reconozca y pague a favor de los demandantes por concepto de Perjuicios Morales la suma equivalente a 900 SMLMV, por concepto de Daño emergente (Indemnización Debida y Futura) la suma aproximada de \$344.250.000, por concepto Daño a la Vida de Relación la suma equivalente a 400 SMLMV, toda vez que no existe responsabilidad de los demandados en el accidente, en que no se ha acreditado su culpa, sumado a que se presenta hecho de un tercero como causal de exoneración de responsabilidad (Falla en el sistema de frenos del tractocamión).

Así mismo, no están probados los supuestos perjuicios materiales, morales y de daño a la vida de relación reclamados, de conformidad con la jurisprudencia y la normatividad aplicable a la indemnización de perjuicios, únicamente son resarcibles los daños personales, ciertos y que sean plenamente acreditados dentro de la etapa procesal correspondiente.

Al respecto, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 167 del Código General del Proceso, corresponde a los reclamantes probar la responsabilidad de los demandados y la cuantía indemnizable, a través de cualquiera de los medios probatorios previstos en la ley, siempre y cuando el elegido sea idóneo, conducente y pertinente para demostrar con grado de certeza acerca los hechos en que basa su pretensión indemnizatoria.

Adicionalmente, frente a mi representada MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., se presenta la inasistencia de competencia funcional y contractual sobre las vías nacionales (concesionadas o no concesionadas), departamentales o municipales, o de la seguridad operativa de las mismas, por tanto no puede existir a cargo suyo condena alguna de acuerdo con lo estipulado en el artículo 1037 del Código de Comercio frente a las partes del contrato de seguro.

A LA MARCADA COMO LA NÚMERO 3 DENOMINADA “INTERESES”: Me opongo a que las entidades demandadas cancelen intereses moratorios sobre las sumas reconocidas, teniendo en cuenta la pérdida del poder adquisitivo del peso colombiano entre la fecha del accidente de tránsito y el día en que se presuntamente se efectuó el pago de la indemnización, por no existir responsabilidad de los demandados.

Aunado a lo anterior, téngase en cuenta que los intereses moratorios son aquellos que se causan cuando la obligación no se cumple en el momento pactado y su objeto es indemnizar los perjuicios que se causan al acreedor por el incumplimiento por tener el dinero en la oportunidad debida. Su porcentaje se determina de acuerdo con la dinámica del mercado financiero. En sentencia C-604 del 1° de agosto de 2012 de la Corte Constitucional se dijo: *"Los intereses moratorios son aquellos que se pagan para el resarcimiento tarifado o indemnización de los perjuicios que padece el acreedor por no tener consigo el dinero en la oportunidad debida. La mora genera que se hagan correr en contra del deudor los daños y perjuicios llamados moratorios que representan el perjuicio causado al acreedor por el retraso en la ejecución de la obligación"*.

A LA MARCADA COMO LA NÚMERO 4: Mi representada al no ser la parte encargada de la función, ni de atribuírsele ninguna responsabilidad a los demandados por falla en el servicio,

es fundamento suficiente para ser excluida del cumplimiento de la sentencia que se profiera dentro de los treinta días siguientes a la ejecutoria de la correspondiente providencia.

A LA MARCADA COMO LA NÚMERO 5: Me declaro inhibido para pronunciarme, en la medida que mi representada MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. no es la competente para atender esta pretensión.

2.3. FRENTE A LA ESTIMACIÓN RAZONADA DE LA CUANTÍA

Teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 162 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, frente a la estimación razonada de la cuantía que realiza la parte actora, no existe obligación de mi representada MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., dado que al no existir responsabilidad de CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A., no puede existir a cargo suyo la indemnización solicitada por los demandantes.

2.4. EXCEPCIONES DE MÉRITO FRENTE A LA DEMANDA

PRIMERA: COADYUVANCIA DE LAS EXCEPCIONES PROPUESTAS POR CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A.

Coadyuvo las excepciones de fondo y previas propuestas por CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. Estas son: Culpa o hecho de un tercero; Ineptitud de la demanda por falta de los requisitos formales o por indebida acumulación de pretensiones – numeral 7 del artículo 97 CPC; Transacción – cosa juzgada, falta de legitimidad para demandar por activa por subrogación de las acciones y pago total de la obligación; Solicitud

de dar por terminado el proceso por incumplimiento del requisito de procedibilidad con base en el último inciso del numeral sexto del artículo 180 del CPA y CA.

SEGUNDA: PAGO TOTAL DE LAS INDEMNIZACIONES A QUE PODÍAN TENER DERECHO LOS DEMANDANTES

Los demandantes DANITZA ANGIE GERALDINE DOMÍNGUEZ AUDOR, KEINER DAVID GUZMÁN DOMÍNGUEZ, ERNESTO GUZMÁN PADILLA y ESTELA DEL SOCORRO CARDONA HERRERA fueron indemnizados en forma integral (total y definitivamente) por los daños y perjuicios derivados del fallecimiento del señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.) en el accidente de tránsito del día 31 de marzo de 2015 a la altura del sitio denominado Quebrada Blanca en el Kilómetro 55 + 240 metros del municipio de Guayabetal – Cundinamarca, por la firma ALLIANZ SEGUROS S.A. quien aseguraba a la empresa LOGÍSTICA DEL CARIBE S.A.S. propietaria del vehículo de placa UFS-855, responsable de los hechos ocurridos en el accidente de tránsito, indemnización que se taso en la suma de TRESCIENTOS MILLONES DE PESOS (\$300.000.000) de acuerdo con el contrato de transacción firmado por las partes.

Es así como, no puede ser actualmente exigible una obligación que ya se pagó, pues el pago es una forma de liberar de la obligación al deudor, frente al acreedor es un modo de extinguir las obligaciones, así lo establece el numeral 1 del artículo 1625 del Código Civil, entonces una vez liberado por el pago, el deudor ya no tiene ninguna obligación con el acreedor.

TERCERA: INEXISTENCIA DE CULPA DE CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A.

Para que resulte comprometida la responsabilidad de una persona natural o jurídica, es imprescindible acreditar la existencia de una conducta activa u omisiva de carácter culposo o doloso.

Como se demostrará a lo largo de este proceso, las obligaciones de CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. de acuerdo con el Contrato de Concesión número 444 del 2 de agosto del año 1994 y el Reglamento de Operaciones que hace parte integral del mismo, en lo que corresponde a los vehículos que transitan por el sector Santafé de Bogotá – Puente Real (Km. 25+500) – Villavicencio, se limita a mantener la vía en estado de ser transitada por estos con relativa seguridad; cuando se presenta una avería o un accidente la concesionaria está obligada a prestar algunos servicios a los vehículos y/o los ocupantes de estos, debiendo retirar de la vía los vehículos averiados y para tal fin cuenta con grúas, por otro lado presta servicios a las víctimas de accidentes, servicios sanitarios, venta de alimentos y otros conexos, pero de ninguna manera existe obligación de prestar servicios de revisión mecánica preventiva de los vehículos.

Por tanto CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. no está llamada a verificar si los usuarios de la vía, estos son conductores, propietarios y en general los responsables de cada automotor ejercen la labor que les corresponde como guardianes jurídicos y/o material de los vehículos; Configurándose así la labor del día 31 de marzo de 2015 en oportuna, diligente, perita y acorde a su actividad; siendo su conducta totalmente ajena a una actuación negligente o reprochable y por lo mismo ausente de responsabilidad.

CUARTA: HECHO DE UN TERCERO COMO CAUSAL DE EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Esta causal de exoneración parte del supuesto inicial, según el cual, el causante directo del daño es un tercero ajeno a las partes intervinientes en el juicio de responsabilidad.

La jurisprudencia contenciosa ha considerado que para que se presente la figura del hecho del tercero como causal de exoneración de responsabilidad, es necesario que confluayan los siguientes elementos:

- a. Debe ser un hecho único exclusivo y determinante del daño producido.
- b. Debe ser un hecho producido por circunstancias imprevisibles e irresistibles para quien lo alega.

El hecho del tercero debe ser causa exclusiva única y determinante del daño para que se convierta en exoneratorio de responsabilidad. El supuesto más común del hecho del tercero es aquel en el cual la participación del alguien extraño al demandante y al demandado fue el verdadero causante del daño y en este sentido, se configura una inexistencia del nexo causal.

Es importante resaltar que de acuerdo con el Informe Policial de Accidentes de Tránsito número C-00137870, elaborado por el agente Manuel Murillo Gualteros, identificado con cédula de ciudadanía número 11.206.427, placa 087579, se determinó que la hipótesis era la número 157 consistente en “posible falla en el sistema de frenos” para el vehículo tractocamión marca Chevrolet línea Kodiak 157 color naranja modelo 2003 identificado con la placa número UFS-855 quien colisionó con el vehículo Buseta Mercedes Benz identificado con la placa número SMB-608 afiliada a la empresa Expreso Bolivariano donde se transportaba el señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.).

Aunado a lo anterior el Informe Técnico Pericial elaborado por el ingeniero técnico German Cañón Blanco, técnico de automotores de la Unidad DITRA, Grupo Unidad Básica Investigación Criminal SETRA DECUN, estipulo que el tractocamión siniestrado al momento del accidente presentaba sobrecarga, graves fallas mecánicas, e incumplía las normas de tránsito para esta clase de vehículos de carga, pues tenía uno de los troques traseros suspendidos, lo que generaba que la capacidad de carga disminuyera y la falla en el sistema de frenos; falla que desencadenó en el fatal accidente de tránsito del día 31 de marzo de 2015, documentos que fueron allegados por la parte al acervo probatorio.

QUINTA: RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD APLICABLE EN DESARROLLO DE ACTIVIDADES PELIGROSAS

Como es de común conocimiento, cuando se presenta un daño a un tercero en el ejercicio de la conducción de vehículos automotores, la responsabilidad se configura a la luz de las actividades peligrosas.

En efecto, ha dicho la jurisprudencia en Sentencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil y Agraria, MP. William Namén Vargas, del 4 de agosto de 2009 *“el juzgador valorará la conducta de las partes en su materialidad objetiva y, en caso de encontrar probada también una culpa o dolo del sujeto, establecerá su relevancia no en razón al factor culposo o doloso, sino a comportamiento objetivamente considerado en todo cuanto respecta a incidencia causal”*. Es decir que el Juez debe analizar la conducta de todos los intervinientes víctimas o no para así verificar si su comportamiento tiene incidencia en la ocurrencia del mismo.

Así mismo la Corte sostuvo que *“No es que las actividades peligrosas encarnen de suyo la “culpa”. El ejercicio de una actividad de esta naturaleza podrá desplegarse, aún con todo el cuidado o diligencia exigible y también sin ésta.*

Empero, no escapa a la Corte la posibilidad de una conducta culposa o dolosa del autor, la víctima o de uno y otro en el ejercicio de una actividad peligrosa; así en los daños generados con la colisión de vehículos, uno de los conductores podrá infringir las normas de tránsito, omitir las revisiones obligatorias, desplazarse a alta velocidad, en zona prohibida, atropellar deliberadamente un peatón o al otro automotor, etc., y, el otro, incurrir en similares comportamientos.

En tales hipótesis, esas conductas apreciadas en su exacto sentido, encarnan la exposición o elevación de los riesgos o peligros del ejercicio de la actividad peligrosa, los deberes de

precaución o los inherentes a la posición de garante, según la perspectiva que se acoja, más no desplazan la responsabilidad al régimen general de la culpa, desde que ésta ninguna relevancia ostenta para estructurarla ni excluirla.

La conducta, sea o no culposa o dolosa, se apreciará objetivamente en el contexto del ejercicio de la actividad peligrosa y la secuencia causal del daño según el marco fáctico de circunstancias y los elementos probatorios, para determinar si es causa única o concurrente y, por ende, excluir o atenuar el deber indemnizatorio.

No es que se valore la culpa o el dolo en cuanto tales, ni en consideración al factor subjetivo, sino la conducta en si misma dentro del contexto del ejercicio de una actividad peligrosa según el marco de circunstancias fácticas y los elementos probatorios”.

En conclusión, el régimen aplicable en tratándose de actividades peligrosas, no enmarca siempre una acción maliciosa y voluntaria, por el contrario, pueden ocurrir fruto de coincidencias o algún tipo de contingencia que suelen pasar con frecuencia, por tanto, no es menester imputar responsabilidad por el simple hecho de ejercer una actividad peligrosa debe hacerse un análisis exhaustivo de los elementos que pueden tener algún tipo de inferencia en la ocurrencia.

Así mismo sostiene la Honorable Corte Suprema de Justicia que “*La presunción de culpa carece de fundamento lógico y normativo: La supuesta presunción de culpa por el mero ejercicio de una actividad peligrosa, carece de todo fundamento lógico y normativo. Legal, porque ninguna parte del artículo 2356 del Código Civil, siquiera menciona presunción alguna. Lógico, porque cualquier actividad humana, y en especial, la peligrosa, puede desplegarse con absoluta diligencia o cuidado, o sea, sin culpa y también incurriéndose en ésta. De suyo, tal presunción contradice elementales pautas de experiencia y sentido común,*

al no ajustarse a la razón presumir una culpa con el simple ejercicio de una actividad que de ordinario como impone la razón se desarrolla con diligencia, prudencia y cuidado”.

La presunción de culpa no es útil ni normativa ni probatoriamente: La presunción de culpa, ninguna utilidad normativa o probatoria comporta al damnificado, tampoco es regla de equidad y menos de justicia, pues su único efecto jurídico es eximir de la probanza de un supuesto fáctico por completo ajeno al precepto, no menester para estructurar la responsabilidad, ni cuya probanza contraria es admisible, cuando toda presunción, salvo la iuris et de iuris que exige texto legal expreso, es susceptible de infirmar con la demostración de la diligencia y cuidado. Por tanto el juzgador con sujeción a la libre convicción y la sana crítica valorará los elementos probatorios para determinar cuál de las actividades peligrosas concurrentes es la causa del daño y la incidencia de la conducta de las víctimas en la secuencia causal, asignando, en todo o en parte, a uno o a ambos sujetos la responsabilidad según su participación, a cuyo efecto, imputado a la actividad de una sola parte, ésta es responsable por completo de su reparación y si lo fuere a ambas, cada una lo será en la medida de su contribución.

En otros términos, cuando la actividad peligrosa del agente es causa exclusiva del daño, éste será responsable en su integridad; contrario sensu, siéndolo la ejercida por la víctima, ninguna responsabilidad tendrá; y, si aconteciere por ambas actividades, la del agente y la de la víctima, como concausa, según su participación o contribución en la secuencia causal del daño se establecerá el grado de responsabilidad que le asiste y habrá lugar a la clasificación o conducción del quantum indemnizatorio.

En conclusión, en el sub lite, se entiende claramente que el régimen a aplicar es el de culpa probada y que, por tanto, concierne a la parte actora demostrar todos los elementos

necesarios para configurar la responsabilidad, para así poder predicar algún tipo de responsabilidad patrimonial de los demandados.

SEXTA: EXCESO DE PRETENSIONES

En relación con los perjuicios morales, daño emergente y daño a la vida de relación que solicitan los demandantes DANITZA ANGIE GERALDINE DOMÍNGUEZ AUDOR, KEINER DAVID GUZMÁN DOMÍNGUEZ, ERNESTO GUZMÁN PADILLA, ESTELA DEL SOCORRO CARDONA HERRERA, DERLINA GUZMÁN PADILLA, JUAN CARLOS LOZANO CARDONA, MARA INES GUZMÁN MEDINA, ESNAIRE JOSE GUZMAN MEDINA, NÉSTOR JAVIER GUZMAN, JAVIER GUZMÁN MEDINA, KELLYS DEL SOCORRO GUZMÁN, HUGALVIS JAVIER JIMÉNEZ GUZMÁN, HÉCTOR DAVID CARRILLO CONEO, DALILA AMARIS GUZMÁN y VERÓNICA CRISTINA AMARIS GUZMÁN equivalentes a \$1.485.393.900, nos oponemos a estos, en la medida en que el apoderado de los demandantes ha tomado como presunción legal los supuestos ingresos del señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.) equivalentes a \$1.700.000 más las prestaciones sociales para la fecha de los hechos del accidente del 31 de marzo de 2015, sin embargo, estos ingresos no han sido probados, acreditados ni sustentados por la parte actora de forma razonable y razonada, sin perjuicio de la excepción de la indebida tasación de perjuicios inmateriales, se reitera que, de conformidad con la jurisprudencia y la normatividad aplicable, a la indemnización de perjuicios, únicamente son resarcibles los daños personales, ciertos y que sean plenamente acreditados dentro de la etapa procesal correspondiente.

Adicionalmente, para el análisis del caso se debe tener en cuenta que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 167 del Código General del Proceso, corresponde a la parte reclamante probar la ocurrencia del evento, la responsabilidad de los demandados y la cuantía indemnizable, a través de cualquiera de los medios probatorios previstos en la ley,

siempre y cuando el elegido sea idóneo, conducente y pertinente para demostrar con grado de certeza acerca los hechos en que basa su pretensión indemnizatoria.

SÉPTIMA: INEXISTENCIA DE LOS PERJUICIOS RECLAMADOS – AUSENCIA DE DAÑOS INDEMNIZABLES – INDEBIDA TASACIÓN DE PERJUICIOS

El daño para que sea indemnizable, debe tener ciertas características. No basta que se produzca un perjuicio patrimonial o moral en cabeza de alguien para que este pueda demandar reparación. La acción está subordinada al lleno de algunos requisitos. Esas limitaciones están determinadas no solo en consideración al perjuicio mismo, sino a la calidad jurídica de las personas que lo sufren.¹

En cuanto a las condiciones del perjuicio indemnizable, decimos que este debe ser²:

- Ciertamente: este requisito se cumple cuando a los ojos del juez aparece con evidencia que la acción lesiva del agente ha producido o producirá una disminución patrimonial o moral en el demandante. En cambio, el perjuicio es hipotético, y, en consecuencia, no hay lugar a su reparación cuando la víctima sólo tenía una posibilidad remota de obtener un beneficio en caso de que no se hubiera producido la acción dañina. Solo, pues, cuando la demanda no está basada en una simple hipótesis o expectativa, la víctima tendrá derecho a la reparación.
- Personal: solo la víctima del daño, o sus herederos, tienen derecho a demandar su reparación.

¹ Tamayo Jaramillo Javier. Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo II, Editorial Legis. Octava reimpresión, septiembre de 2015. Características del daño pág. 335.

² Idem

- Directo: entre el hecho y el efecto nocivo debe haber un vínculo de causalidad eficiente.

Adicionalmente, se ha indicado por la ley y la Jurisprudencia que el daño debe ser probado por quien lo sufre: la parte actora tiene la carga de la prueba, sobre la existencia y su cuantía. El demandante no puede conformarse con hacer afirmaciones generales sin sustento probatorio si quiere sacar adelante su pretensión indemnizatoria.

En este sentido, si los demandantes no acreditan la existencia de los perjuicios y su cuantía, la pretensión indemnizatoria esta llamada al fracaso pues sin la certeza de la ocurrencia y la magnitud de tal elemento resulta imposible edificar juicio de responsabilidad alguno.

Con respecto a la demanda, se debe indicar que, frente a los perjuicios reclamados no existe un vínculo de causalidad adecuada con el actuar de CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. De tal manera que no se cumpliría el requisito *sine qua non* para que los perjuicios reclamos sean indemnizables.

Indebida tasación de perjuicios inmateriales

Teniendo en cuenta que, en el hipotético caso de llegarse aprobar la existencia de daño moral en el presente caso, el administrador de justicia es el llamado a tasar los perjuicios que se generen por concepto de este tipo de daño, haciendo uso del *arbitrium iudicis*, la cuantía de la indemnización debe ser razonada. Al respecto, la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 28 de febrero de 1990, magistrado ponente Héctor Marín Naranjo, ha indicado lo siguiente:

“Para su cuantificación sigue imperando el prudente arbitrio judicial, que no es lo mismo que veleidad o capricho. Los topes numéricos que periódicamente viene

indicando la Corte, no son de obligatorio cumplimiento para los juzgadores de instancia, pero sí representa una guía. El que el juez una vez probada la existencia del daño moral deba fijar su cuantía no hace que la reparación sea ilimitada o dejada a la imaginación del juez ni significa que- esa clase de relación sea ilimitada, bastándole por lo tanto a los demandantes, en un caso dado, reclamarla para dejarle el resto a la imaginación, al sentido o al cálculo generoso con palabras de la Corte- es imponer su pago [...] toda vez que- para decirlo con palabras de la Corte- es apenas su cuantificación monetaria, y siempre dentro de restricciones caracterizadamente estrictas, la materia en la que al juzgador le corresponde obrar según su prudente arbitrio”.

Ahora bien, en jurisprudencia del Consejo de Estado (sala administrativa, sección tercera, sentencia 1999-02489 del 29 de agosto de 2012) en la que se citan aparates de la sentencia de la Corte Constitucional que enlista criterios orientadores que permitan al juez trazar los perjuicios morales, a este respecto menciona:

En reciente jurisprudencia de la Corte Constitucional, sentencia T-212 de 15 de marzo de 2012 (Exp.T-3199440), se fija la posición que debe orientar al juez contencioso administrativo para la tasación y liquidación de los perjuicios morales en los siguientes términos, que merece ser comentados.

En primer lugar, sostiene la Corte Constitucional que dar “la libertad a un juez para que tome una decisión bajo su arbitrio judicial, no es un permiso para no dar razones que sustenten lo decidido, no es una autorización para tomar decisiones con base en razonamientos secretos ni tampoco para tomar decisiones basado en emociones o pálpitos. Como se indicó, por el contrario, demanda un mayor cuidado en el juez al momento de hacer públicas las razones de su decisión”.

En segundo lugar, se parte del argumento según el cual la jurisprudencia constitucional ha sostenido que se viola el debido proceso constitucional, al establecer condenas en contra de una persona sin tener bases probatorias suficientes sobre la existencia del daño moral por el cual se condenó. No se trata de una forma de controvertir criterios de valoración del acervo probatorio, propios del proceso ordinario. La protección evita mantener decisiones judiciales que no tienen un sustento razonable en las pruebas aportadas y consideradas. Así, por ejemplo, recientemente la Corte Constitucional protegió los derechos de una persona jurídica, por haber sido condenada a pagar una suma, a título de perjuicios morales, sin tener sustento probatorio alguno.”.

Es necesario, por lo tanto, contar con bases probatorias suficientes para determinar la existencia del daño moral, a lo que cabe agregar, y para determinar la tasación y liquidación de los perjuicios morales.

En tercer lugar, y teniendo en cuenta la sentencia de la Corte Constitucional T-351 de 2011, la jurisprudencia del Consejo de Estado en materia de daño y perjuicios morales sí establece parámetros vinculantes para los jueces administrativos. En efecto, estos deben seguir la libertad probatoria y utilizar su prudente arbitrio en el marco de la equidad y la reparación integral para tasar los perjuicios morales. Además, al establecer un tope –al menos indicativo– de 100 smlmv, el Consejo de Estado hizo referencia al principio de igualdad, lo que significa que ese tope, unido a análisis de equidad, debe permitir que cada juez no falle de forma caprichosa sino a partir de criterios de razonabilidad, a partir del análisis de casos previos, y de sus similitudes y diferencias con el evento estudiado. El límite, sin embargo, es indicativo porque si, a partir de los criterios y parámetros indicados, el juez encuentra razones que

justifiquen separarse de ese tope y las hacen explícitas en la sentencia de manera transparente y suficiente, su decisión no se apartaría de la jurisprudencia del Consejo de Estado, ni sería ajena a la obligación constitucional de motivar los pronunciamientos judiciales”.

En cuarto lugar, y es de singular relevancia, la jurisprudencia de la Corte Constitucional advierte que “un juez incurre en una violación del derecho constitucional al debido proceso, cuando condena a una persona a pagar un monto por concepto de daños morales, que carece evidentemente de sustento en el acervo probatorio del proceso”. Con otras palabras, obrar con base en la comprensión del arbitrio iudicis como una cláusula que exime al juez de motivar por qué concede un determinado quantum puede constituirse, como lo señala la Corte Constitucional, en una VIOLACIÓN DEL DERECHO CONSTITUCIONAL AL DEBIDO PROCESO.

En quinto lugar, la jurisprudencia de la Corte Constitucional, sentencia T-212 de 2012, argumenta que los “criterios adicionales que se advierten en la sentencia del Consejo de Estado para determinar la discrecionalidad judicial en materia de perjuicios morales son dos, a saber: (a) tener en cuenta “las condiciones particulares de la víctima” y (b) tener en cuenta “la gravedad objetiva de la lesión”. Da pues la jurisprudencia parámetros y factores de análisis mínimos a considerar por los jueces administrativos para identificar los perjuicios morales y el monto de los mismos”, los cuales obedecen a la existencia de “un parámetro constitucional mínimo para ejercicio de la discrecionalidad judicial”. Sin duda, la Corte Constitucional está orientando su posición hacia la exigencia de una motivación suficiente, y del reconocimiento de criterios objetivos, que como los que se procuran emplear en el “test de proporcionalidad” deben constituirse en el sustento de la decisión judicial de tasar y liquidar el “quantum” del perjuicio moral para cada caso en concreto.

En sexto lugar, la Corte Constitucional considera que “la jurisprudencia contencioso administrativa ha encontrado tres principios básicos que han de orientar el cumplimiento de las funciones judiciales fundadas en la discreción judicial, a saber: equidad, razonabilidad y reparación integral. Estos principios, en especial la equidad, demandan al juez algún grado de comparación entre la situación evaluada y otras reconocidas previamente. De lo contrario puede llegarse a decisiones inequitativas, desproporcionadas o discriminatoras”. No cabe duda de que a la razonabilidad cabe asociar el principio de proporcionalidad, y especialmente el subprincipio de ponderación, con los que la decisión del juez contencioso responda al principio fundamental de la justicia distributiva.

Finalmente, cabe afirmar que la sentencia T-212 de 2012 permite no sólo considerar como necesaria la motivación que debe dar el juez contencioso al momento de tasar y liquidar los perjuicios morales, sino también admite que metodologías, como la del “test de proporcionalidad”, están llamadas a operar ya que exigen no sólo una mínima prueba de la intensidad del perjuicio padecido, sino también que establecen criterios objetivos en los que el juez contencioso administrativo pueda apoyarse para que su decisión no exceda o quiebre el principio de la autonomía judicial, al invocar un excesivo “abritrio iudicis”. Precisamente, en la mencionada sentencia se interroga “¿cuáles fueron los criterios concretos y específicos de razonabilidad, equidad y reparación integral de las víctimas que se tuvieron en cuenta? ¿Los criterios en cuestión cómo fueron aplicados? ¿Por qué se llega a las consecuencias derivadas en la sentencia y no otras? Todo ello se mantiene en secreto. ¿Por qué si no existieron pruebas de los perjuicios morales y, por tanto, ni siquiera se sabe la real magnitud del daño material, es posible establecer con la precariedad de elementos con que se cuenta en el proceso que el monto del daño, razonable y equitativamente es el fijado

y no otro? La respuesta a esta pregunta es competencia del juez ordinario; por supuesto. Pero está obligado a darla, no puede mantenerse oculta y ajena al texto de la decisión judicial que está fundando”

De lo expresado en el texto de las sentencias transcritas se tiene que el arbitrio del juez no es absoluto y debe ceñirse a criterios que permitan avizorar los criterios asumidos por el juzgador para tasar la condena por los perjuicios morales. En consecuencia, solicito al señor juez que, en el evento hipotético que en el caso que nos ocupa se llegara a declarar la existencia de perjuicios morales, ellos sean tasados de forma razonable y razonada.

OCTAVA: FALTA DE REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD FRENTE A ALGUNOS DEMANDANTES

El artículo 161 numeral 1 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo estipula lo siguiente:

“Artículo 161. Requisitos previos para demandar

La presentación de la demanda se someterá al cumplimiento de requisitos previos en los siguientes casos:

*1. Cuando los asuntos sean conciliables, el trámite de la conciliación extrajudicial constituirá requisito de procedibilidad de toda demanda en que se formulen pretensiones relativas a nulidad con restablecimiento del derecho, **reparación directa** y controversias contractuales”.*

En virtud del artículo 37 de la Ley 640 de 2001 corregido por el artículo 2 del Decreto 131 de 2001, a la demanda deberá acompañarse la constancia de haber agotado la conciliación extrajudicial para iniciar el proceso; cuestión que no se observa en el presente proceso para la totalidad de los demandantes.

“Artículo 37. Requisito de procedibilidad en asuntos de lo contencioso administrativo.

Antes de incoar cualquiera de las acciones previstas en los artículos 86 y 87 del Código Contencioso Administrativo, las partes, individual o conjuntamente, deberán formular solicitud de conciliación extrajudicial, si el asunto de que se trate es conciliable. La solicitud se acompañará de la copia de la petición de conciliación enviada a la entidad o al particular, según el caso, y de las pruebas que fundamenten las pretensiones”.

*“Artículo 86. **Acción de reparación directa** - Derogado por el artículo 309 de la Ley 1437 de 2011, subrogado por el artículo 31 de la Ley 446 de 1998.*

La persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño cuando la causa sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquiera otra causa”.

Si bien es cierto, el día 16 de mayo de 2017 ante la Procuraduría 144 de Bogotá, se llevó a cabo Audiencia de Conciliación con expedición de Constancia de No Acuerdo, existe una insuficiencia frente a los demandantes DERLINA GUZMÁN PADILLA, JUAN CARLOS LOZANO CARDONA, MARA INES GUZMÁN MEDINA, ESNAIRE JOSE GUZMAN MEDINA, NÉSTOR JAVIER GUZMAN, JAVIER GUZMÁN MEDINA, KELLYS DEL SOCORRO GUZMÁN, HUGALVIS JAVIER JIMÉNEZ GUZMÁN, HÉCTOR DAVID CARRILLO CONEO, DALILA AMARIS GUZMÁN y VERÓNICA CRISTINA AMARIS GUZMÁN, toda vez que no fueron incluidos en el desarrollo de la diligencia, pues el apoderado de los convocantes solicito que se conciliarían las pretensiones de los demandantes DANITZA ANGIE GERALDINE DOMÍNGUEZ AUDOR, KEINER DAVID GUZMÁN DOMÍNGUEZ, ERNESTO GUZMÁN PADILLA y ESTELA DEL SOCORRO CARDONA HERRERA, lo que traduce en la insuficiencia de haber agotar el requisito de procedibilidad estipulado en

el artículo 37 de la Ley 640 de 2001 modificado por el artículo 621 de la Ley 1564 de 2012 para los demás demandantes.

Por su parte el numeral 7 del artículo 90 del Código General del Proceso estipula como causal de inadmisión de la demanda cuando:

“Mediante auto no susceptible de recursos el juez declarará inadmisibile la demanda solo en los siguientes casos:

- 1. Cuando no reúna los requisitos formales.*
- 2. Cuando no se acompañen los anexos ordenados por la ley.*
- 3. Cuando las pretensiones acumuladas no reúnan los requisitos legales.*
- 4. Cuando el demandante sea incapaz y no actúe por conducto de su representante.*
- 5. Cuando quien formule la demanda carezca de derecho de postulación para adelantar el respectivo proceso.*
- 6. Cuando no contenga el juramento estimatorio, siendo necesario.*
- 7. Cuando no se acredite que se agotó la conciliación prejudicial como requisito de procedibilidad”.**

En ese orden, con lo anterior queda claro que para interponer una demanda en ejercicio de un proceso como el del asunto (Reparación Directa), se debió agotar la conciliación prejudicial como requisito de procedibilidad por la totalidad de las partes demandantes.

Ahora bien, el artículo 90 del Código General del Proceso y el artículo 37 de la Ley 640 de 2001 obligan a inadmitir la demanda, y de no subsanarse los defectos que advierta el juez, la consecuencia será su rechazo.

NOVENA: INEXISTENCIA DE SOLIDARIDAD ENTRE LAS SOCIEDADES DEMANDADAS

En el estudio específico del presente caso, se debe aclarar que no hay lugar a que se configure la responsabilidad solidaria entre MINISTERIO DE TRANSPORTE, MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - POLICÍA NACIONAL e INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS con la compañía que represento, dado que la vinculación de MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. al proceso se hizo en virtud del contrato de Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual, póliza número 3305214000555 ramo 272 producto 730, donde figura como tomador y asegurado CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A., para la vigencia del 10 de junio de 2014 al 10 de junio de 2015. No existe norma legal ni contractual como lo exige el artículo 1568 del Código Civil que obligue solidariamente a la aseguradora con sus asegurados frente a terceros. Las obligaciones surgidas por el contrato de seguro son diferentes a las obligaciones surgidas para el asegurado con terceros.

En consecuencia, al no existir los presupuestos para que prospere la acción de solidaridad, no podrá haber lugar a su declaratoria y se entenderá demostrada la excepción de inexistencia de solidaridad entre los demandados.

DÉCIMA: PRESCRIPCIÓN EXTINTIVA DE LA ACCIÓN

Sin que implique reconocimiento de derecho alguno, se propone esta excepción respecto de aquellos derechos que tuvieran más de dos años de exigibilidad a la fecha de presentación de la demanda y de los que sin haber tenido más de dos años de exigibilidad, la demanda no hubiese tenido la virtud de interrumpir la prescripción respecto a éstos, por no colmarse las previsiones dispuestas por la normatividad frente a estos casos.

Las partes tienen la carga procesal de impulsar el litigio dentro del plazo fijado por la ley y de no hacerlo en tiempo, perderán la posibilidad de accionar ante la jurisdicción para hacer efectivo su derecho. En ese orden de ideas, el numeral 8 del artículo 136 del Código

Contencioso Administrativo, en lo relativo a la acción de reparación directa, instituye un término de dos años para que sea impetrada, contados a partir del día siguiente a la ocurrencia de la causa del daño (hecho, omisión, operación administrativa u ocupación temporal o permanente), y vencido el cual ya no será posible solicitar que se declare la responsabilidad patrimonial del Estado.

**III. CONTESTACIÓN AL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA FORMULADO POR
CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. A MAPFRE SEGUROS
GENERALES DE COLOMBIA S.A.**

3.1. PRONUNCIAMIENTO A LOS HECHOS DEL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 1: Es cierto que mi representada MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. expidió el contrato de Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual bajo la póliza número 3305214000555, ramo 272, producto 730, con vigencia del 10 de junio de 2014 al 10 de junio de 2015, donde figura como tomador, asegurado y beneficiario CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A.

El Interés Asegurado pactado en la póliza es el siguiente: *“Cubrir los perjuicios patrimoniales que cause el asegurado con motivo de la responsabilidad civil extracontractual en que incurra, de acuerdo con la legislación colombiana, por lesiones o muerte a terceros y /o daños ocasionados a la propiedad de terceros, causados durante el giro normal de las actividades del asegurado dentro del territorio colombiano y derivados de la construcción, operación y mantenimiento de obras en la carretera Bogotá -Villavicencio de conformidad con el Contrato de Concesión 444 de 1994, y todas sus actas de acuerdo, Incluyendo el Adicional No. 1 del 22*

de enero del 2010 y el Otrosí Modificatorio del Esquema de Adquisición de Predios del 25 de enero de 2010 y Otrosí modificatorio al Adicional número 1 del 6 de Agosto del 2010; incluyendo daños que se puedan ocasionar por el uso de cuatro (4) grúas, tres (3) ambulancias y un (1) vehículo para unidad de rescate, que se encuentran al servicio del concesionario y Acta de Entrega y Recibo del Sector PIPIRAL -VILLAVICENCIO entre los PRS 80+0000 y 94+0500 del 7 de Diciembre del 2011”.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 2: Es cierto que CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. celebró con mi representada MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. contrato de seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual bajo la póliza número 3305214000555 ramo 272 producto 730, con vigencia desde el 10 de junio de 2014 hasta el 10 de junio de 2015. Sin embargo se precisa que el contrato de seguro está limitado a los amparos, exclusiones, garantías y limitaciones de cobertura establecidas en el condicionado especial y general del contrato de seguro.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 3: No me consta el accidente de tránsito del 31 de marzo de 2015 a la altura del sitio denominado Quebrada Blanca en el Kilómetro 55 + 240 metros del municipio de Guayabetal – Cundinamarca, ni los vehículos involucrados, así como tampoco las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que se desarrollaron los hechos narrados en este numeral, toda vez que se trata de hechos en los que no intervino mi mandante MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. Me acojo a lo que resulte probado en el proceso y al contenido de los documentos oficiales que se elaboraron por las autoridades respectivas que tuvieron conocimiento del caso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 4: Es cierto, CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. es demandada a través del medio de control de Reparación Directa que cursa en el Juzgado Sesenta Administrativo Oral del Circuito de Bogotá – Sección Tercera bajo

el radicado número 11001334306020170016500, por los hechos que desencadenaron en accidente de tránsito del día 31 de abril de 2015 donde falleció el señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.) de acuerdo con lo plasmado en el Informe Policial de Accidentes de Tránsito número C-00137870, elaborado por el agente Manuel Murillo Gualteros, identificado con cédula de ciudadanía número 11.206.427, placa 087579.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 5: No es un hecho, corresponde a una apreciación subjetiva por parte del apoderado del llamante en garantía. Se aclara que, en primer lugar, nos acogemos a lo que resulte probado dentro del proceso respecto a la ocurrencia de los hechos del día 31 de marzo de 2015, y segundo, que el contrato de seguro está limitado a las condiciones del contrato, amparos, exclusiones y garantías contempladas en la póliza, las condiciones especiales y las condiciones generales estipuladas en el mismo.

3.2. EN CUANTO A LAS PRETENSIONES DEL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

Mi representada, en relación con las dos peticiones que se realizan en el llamamiento en garantía, se permite precisar que no es procedente el reembolso de ninguna suma de dinero en caso de una condena derivada de la Responsabilidad Civil Extracontractual generada en el desarrollo de la vigencia de la póliza donde figura como tomador y asegurado CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A., en la medida que el contrato de seguro expedido por MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. esta limitado a una vigencia, a unas coberturas y exclusiones como se indicará en el acápite de excepciones al llamamiento en garantía, a un límite de valor asegurado que opera una vez se haya agotado el límite de la póliza contratada para la Concesión que tiene de COP250.000.000 evento y COP1.250.000.000 vigencia, a una pérdida que debe ser asumida por los asegurados (el deducible pactado a cargo del asegurado es del 10% del valor de la pérdida, mínimo

USD10.000 toda y cada pérdida. Máximo USD250.000), por lo cual mi representada MAPFRE SEGUROS solo estaría obligada a reembolsar al asegurado hasta el valor del límite asegurado, menos el deducible de la póliza y siempre que exista disponibilidad del valor asegurado; es decir, que si se llega a demostrar que con cargo a la póliza que se anexa con la demanda, se realizó algún pago, esta suma deberá descontarse del valor asegurado como límite antes indicado, disminuyendo por tanto la suma asegurada en proporción a cualquier pago efectuado en siniestros anteriores.

Así mismo se encuentra sujeta a unos términos para que no ocurra la prescripción de las acciones originadas en el contrato de seguro (se encuentran prescritas las acciones del contrato de seguro para las eventuales víctimas), a unos límites de amparos y valores asegurados y a unas reglas legales en caso de condena, como por ejemplo que el valor asegurado solo opera en exceso de la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual contratada por CONCESIÓN VIAL DE LOS ANDES S.A.S., COVIANDES S.A.S. con la aseguradora LIBERTY SEGUROS S.A. o la aseguradora que se acredite en el proceso.

3.3. EXCEPCIONES DE MÉRITO FRENTE AL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

PRIMERA: INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN DE INDEMNIZAR POR NO EXISTIR SINIESTRO

El siniestro es la ocurrencia del riesgo asegurado, en este evento el riesgo no ocurrió, pues conforme lo indica la entidad asegurada en su contestación, se presenta Inexistencia de obligación por parte de CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A., Culpa o hecho de un tercero, Pago total de la obligación – Transacción - cosa juzgada, Falta de legitimidad para demandar por activa por subrogación de las acciones, así mismo frente a mi representada la solidaridad está condicionada a la previa condena del tomador y asegurado.

De tal manera que, al no existir responsabilidad alguna del asegurado, CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A., no existe obligación alguna de mi poderdante MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. de indemnizar, pagar o rembolsar suma alguna derivada de los hechos narrados en la demanda.

En otras palabras, si no hay responsabilidad del asegurado, no existe responsabilidad del asegurador de indemnizar pues el amparo de la póliza es el de Responsabilidad Civil Extracontractual.

SEGUNDA: INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN DE PAGO EN CABEZA DE LA ASEGURADORA - NO REALIZACIÓN DEL RIESGO ASEGURADO

Invocamos como excepción la inexistencia de la obligación derivada del contrato de seguro, en la medida en que el riesgo asegurado en las distintas coberturas de la póliza no se materializó por no cumplirse con los requisitos de cobertura.

Según los artículos 1045 numeral 2, 1047 numeral 9 y 1056 del Código de Comercio, compete libremente a la Compañía Aseguradora la asunción de los riesgos que pretenda adoptar por virtud del contrato de seguro. Dicha facultad implica la delimitación de los riesgos transferidos, así como de las situaciones expresamente excluidas de cobertura, las cuales son aceptadas plenamente por el tomador al manifestar su consentimiento frente al respectivo contrato.

El contrato de seguro en cuestión sólo indemnizará aquellos daños que sean consecuencia de los amparos contemplados, siempre y cuando no se encuentre excluidos de cobertura.

El objetivo del contrato de seguro celebrado con mi representa se circunscribe a *“Cubrir los perjuicios patrimoniales que cause el asegurado con motivo de la responsabilidad civil*

extracontractual en que incurra, de acuerdo con la legislación colombiana, por lesiones o muerte a terceros y /o daños ocasionados a la propiedad de terceros, causados durante el giro normal de las actividades del asegurado dentro del territorio colombiano y derivados de la construcción, operación y mantenimiento de obras en la carretera Bogotá -Villavicencio de conformidad con el Contrato de Concesión 444 de 1994, y todas sus actas de acuerdo, Incluyendo el Adicional No. 1 del 22 de enero del 2010 y el Otrosí Modificadorio del Esquema de Adquisición de Predios del 25 de enero de 2010 y Otrosí modificadorio al Adicional número 1 del 6 de Agosto del 2010; incluyendo daños que se puedan ocasionar por el uso de cuatro (4) grúas, tres (3) ambulancias y un (1) vehículo para unidad de rescate, que se encuentran al servicio del concesionario y Acta de Entrega y Recibo del Sector PIPIRAL -VILLAVICENCIO entre los PRS 80+0000 y 94+0500 del 7 de Diciembre del 2011”.

Nótese que en el caso que nos ocupa, los perjuicios que los demandantes alegan haber padecido se derivan de un accidente de tránsito ocurrido el 31 de marzo de 2015 en el que falleció el señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.), pero donde no se encuentra probada la responsabilidad de CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A.

TERCERA: LÍMITE DEL VALOR ASEGURADO - LÍMITE DE LAS COBERTURAS DEL CONTRATO DE SEGURO

Se propone la excepción del límite del valor asegurado, teniendo en cuenta que, en caso de una eventual condena, MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., únicamente será responsable de acuerdo a los límites establecidos en la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual número 3305214000555 suscrita entre mi representada MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. y CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. en su calidad de tomador y asegurado, a la luz de los amparos que fueron contratados y los límites del valor asegurado.

Señala el Código de Comercio lo siguiente:

“ARTÍCULO 1079. El asegurador no estará obligado a responder sino hasta concurrencia de la suma asegurada, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso segunda del art. 1074”.

La suma indicada en la carátula de la póliza como “valor asegurado” corresponde al límite máximo de responsabilidad de la compañía de seguros (límite de valor asegurado), de acuerdo con las cláusulas contractuales establecidas, esto es que opera una vez se haya agotado el límite de la póliza contratada para la Concesión que tiene de: COP250.000.000 evento y COP1.250.000.000 vigencia. De acuerdo con las pólizas aportadas por el llamante en garantía la póliza base de Responsabilidad Civil Extracontractual fue contratada por CONCESIÓN VIAL DE LOS ANDES S.A.S., COVIANDES S.A.S. con la aseguradora LIBERTY SEGUROS S.A., sin perjuicio de que se acredite otra aseguradora durante el proceso.

De tal forma que, en el eventual caso que determine la responsabilidad del asegurado y se profiera una sentencia condenatoria en su contra, MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. sólo estaría obligada a reembolsar al asegurado hasta el valor del límite asegurado, menos el deducible de la póliza, en exceso de la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual contratada por CONCESIÓN VIAL DE LOS ANDES S.A.S., COVIANDES S.A.S. y, siempre que exista disponibilidad del valor asegurado; es decir, que si se llega a demostrar que con cargo a la póliza que se anexa con el llamamiento en garantía, se realizó algún pago, esta suma deberá descontarse del valor asegurado como límite antes indicado, disminuyendo por tanto la suma asegurada en proporción a cualquier pago efectuado en siniestros anteriores.

En consecuencia, en caso de que se llegara a proferir un fallo en contra del demandado asegurado, mi representada jamás podría ser condenada al pago de una suma superior a la contratada o que no se encontrara disponible por agotamiento del valor máximo asegurado en siniestros anteriores.

CUARTA: DEDUCIBLE

En el contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual suscrito entre CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. y MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. se estableció una suma del valor de cada siniestro que siempre está a cargo del asegurado; es decir, el deducible.

Para este evento, conforme se establece en la póliza que se anexa, el deducible a cargo del asegurado corresponde al diez por ciento (10%) del valor de la pérdida, mínimo USD 10.000 toda y cada pérdida. Máximo USD250.000.

QUINTA: REDUCCIÓN DE LA SUMA ASEGURADA (LÍMITE ASEGURADO) POR PAGO DE INDEMNIZACIÓN

Tal y como señaló, al valor límite asegurado, habrá que reducirle, frente a cualquier eventual indemnización, todos aquellos pagos que hayan afectado por siniestros anteriores durante la vigencia de la póliza que se anexa con el llamamiento en garantía.

En otras palabras, al momento de proferirse un eventual fallo condenatorio en contra del asegurado, se deberá descontar del valor límite asegurado todos aquellos cargos que se hallan hecho a la póliza que se anexa con el llamamiento, y, por lo tanto, la aseguradora sólo estará obligada frente al valor que no se haya agotado del límite asegurado.

Por lo anterior, se solicita al juzgado que, al momento de proferirse sentencia, se oficie a MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. para que certifique el valor asegurado disponible para ese momento, teniendo en cuenta que para dicho momento pudiera estar afectada la póliza por otras reclamaciones diferentes, afectando la suma asegurada y disponible ante una eventual condena.

SEXTA: EXCLUSIONES Y GARANTÍAS CONTEMPLADAS EN EL CONTRATO DE SEGUROS

De conformidad con los artículos 1056 y 1061 del Código de Comercio y, teniendo en cuenta el clausulado y condicionado aportado, si el despacho encuentra probada en el curso del proceso, cualquier otra causal de exclusión pactada en la póliza, o garantía incumplida, solicito al señor Juez que declare probada la excepción.

SÉPTIMA: AVISO AL ASEGURADOR

Según el Código de Comercio en el artículo 1075 “El asegurado o el beneficiario estarán obligados a dar noticia al asegurador de la ocurrencia del siniestro, dentro de los tres días siguientes a la fecha en que lo hayan conocido o debido conocer”, este aviso que exige la ley no fue dado a conocer por la parte demandante. Tampoco ha existido reclamación acompañada de los documentos que demuestren la ocurrencia y cuantía del siniestro, ni audiencia de conciliación extraprocésal frente a mi representada como lo exige el artículo 58 de la Ley 1480 de 2011.

En el hipotético caso de una condena contra mi representada, se deberá descontar de la indemnización, los perjuicios causados por la falta de aviso oportuno del siniestro.

OCTAVA: PRESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES ORIGINADAS EN EL CONTRATO DE SEGURO PARA LAS VÍCTIMAS

Las acciones que tienen los demandantes frente a MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. se encuentran prescritas, en la medida que el hecho que facultaría la reclamación, accidente de tránsito, ocurrió el 31 de marzo de 2015, habiendo transcurrido desde esta fecha más de dos años.

Al respecto los artículos 1131 y 1081 del Código de Comercio indican lo siguiente:

“Artículo 1131: En el seguro de responsabilidad se entenderá ocurrido el siniestro en el momento en que acaezca el hecho externo imputable al asegurado, fecha a partir de la cual correrá la prescripción respecto de la víctima (...).”

“Artículo 1081: La prescripción de las acciones que se derivan del contrato de seguro o de las disposiciones que lo rigen podrá ser ordinaria o extraordinaria.

La prescripción ordinaria será de dos años y empezará a correr desde el momento en que el interesado haya tenido o debido tener conocimiento del hecho que da base a la acción.

La prescripción extraordinaria será de cinco años, correrá contra toda clase de personas y empezará a contarse desde el momento en que nace el respectivo derecho. Estos términos no pueden ser modificados por las partes.”

NOVENA: COEXISTENCIA DE SEGUROS

Para el caso de presentar concurrencia de aseguramiento sobre el mismo riesgo amparado, solicitamos al despacho dar aplicación a las normas del contrato de coexistencia de seguros contempladas en los artículos 1092 al 1094 del Código de Comercio, debiendo sumir cada aseguradora en proporción a la cuantía del respectivo contrato y en los términos y condiciones de la póliza con sus condiciones especiales y generales.

Se reitera que la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual número 3305214000555 suscrita entre MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. y CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. solo opera en exceso y agotado el límite de la póliza contratada para la Concesión que tiene de COP250.000.000 evento y COP1.250.000.000 vigencia.

DÉCIMA: NULIDAD RELATIVA

Solicito respetuosamente al señor Juez declarar las causales de nulidad relativa que resultaran probadas en el proceso.

UNDÉCIMA: COMPENSACIÓN

Esta excepción está llamada a prosperar en el entendido de que, en el eventual caso se declare la obligación de pagar a la demandante alguna suma de dinero, dicha suma deberá ser compensada con las sumas que ya le hayan reconocido o pagado.

DUODÉCIMA: BUENA FE

MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. ha actuado en atención a los principios de la buena fe. Ha obrado con el absoluto convencimiento de estar ajustado a la ley, ha procedido conforme a derecho frente a las diferentes solicitudes que se le han impetrado. Razón por la cual en una hipotética decisión desfavorable no debería ser condena al pago de intereses moratorios.

DÉCIMA TERCERA: EXCEPCIÓN INNOMINADA O GENÉRICA

Propongo la excepción conocida como genérica, es decir, que se declare cualquier excepción de mérito, que aún sin haber sido formulada de manera particular, resulte probada, de conformidad con las disposiciones constitucionales, legales contractuales y las directrices jurisprudenciales que constituyen el marco jurídico del presente proceso.

IV. PRUEBAS

4.1. EN CUANTO A LAS PRUEBAS PRESENTADAS Y SOLICITADAS EN LA DEMANDA

4.1.1. EN CUANTO A LAS PRUEBAS DOCUMENTALES

Frente a las pruebas documentales me atengo a lo que resulte probado, ya que los documentos que se aportan como prueba en el proceso deben reunir los requisitos establecidos en los artículos 243 a 264 del Código General del Proceso, y sólo en esta medida tendrá el respectivo valor probatorio, debiendo el juez resolver sobre su valor probatorio.

4.1.2. EN CUANTO A LAS PRUEBAS DOCUMENTALES SOLICITADAS POR OFICIO

Frente a las pruebas documentales solicitadas por oficio me atengo a lo estipulado en el artículo 169 del Código General del Proceso, procediendo siempre y cuando sean útiles para la verificación de los hechos relacionados con las alegaciones de la parte demandante, debiendo el juez resolver sobre su decreto.

4.1.3. EN CUANTO A LA SOLICITUD DE TESTIMONIOS

En relación con los testimonios, manifiesto que me adhiero a la solicitud de estos y me reservo el derecho de intervenir en todos y cada uno de ellos, a fin de ejercer efectivamente el derecho de defensa y contradicción a favor de mi representada.

4.1.4. EN CUANTO A LA PRUEBA PERICIAL SOLICITADA

En relación con la solicitud de prueba pericial que se realiza en la demanda, me permito solicitarle al señor Juez se de aplicación a lo dispuesto en el numeral artículo 227 del Código

General del Proceso, en donde se indica que la parte que pretenda valerse de un dictamen pericial deberá aportarlo en la respectiva oportunidad para pedir pruebas.

En el eventual caso que se accediera a la solicitud del demandante, me permito manifestar que me reservo el derecho de ejercer el derecho de defensa y de contradicción en la etapa procesal correspondiente a favor de mi representada.

4.2. EN CUANTO A LAS PRUEBAS SOLICITADAS EN EL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

4.2.1. EN CUANTO A LAS PRUEBAS DOCUMENTALES

Frente a las pruebas documentales me atengo a lo que resulte probado, en la medida en que los documentos que se aportan como prueba en el proceso deben reunir los requisitos establecidos en los artículos 243 a 264 del Código General del Proceso, y sólo en esta medida tendrá el respectivo valor probatorio, debiendo el juez resolver sobre su valor probatorio.

4.3. SOLICITO SE DECRETEN Y PRACTIQUEN, LAS SIGUIENTES PRUEBAS:

4.3.1. Coadyuvo los medios probatorios solicitados por CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. (salvo los dictámenes o experticias que hayan solicitado).

4.3.2. DOCUMENTALES:

1. Copia del contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual celebrado entre MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. y CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A., objeto de vinculación al presente proceso administrativo, póliza número 3305214000555, con vigencia pactada del 10 de junio de 2014 hasta el 10 de junio de 2015.

2. Copia de las condiciones generales contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual celebrado entre MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. y CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A., objeto de vinculación al presente proceso administrativo, póliza número 3305214000555, con vigencia pactada del 10 de junio de 2014 hasta el 10 de junio de 2015.

4.3.3. INTERROGATORIO DE PARTE:

Solicito citar a todos los integrantes de la parte actora con capacidad para confesar, para que absuelvan el interrogatorio que les formularé en torno a los hechos que motivaron el presente proceso. La parte demandante podrá ser citada en la dirección de notificación indicada en la demanda presentada.

Igualmente se solicita llamar al representante legal de CONCESIÓN VIAL DE LOS ANDES S.A.S., COVIANDES S.A.S., para que absuelvan el interrogatorio que le formularé en torno a los hechos que motivaron el llamamiento en garantía. El llamante en garantía y su representante legal podrán ser citada en la dirección de notificación indicada en el escrito de llamamiento en garantía.

V. ANEXOS

Acompaño al presente escrito los siguientes documentos:

1. Certificado Superintendencia Financiera de Colombia de MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.
2. Copia de mi tarjeta profesional de abogado.

3. Documentos relacionados en el acápite de pruebas documentales.

VI. NOTIFICACIONES

1. MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.,

Dirección: Carrera 14 # 96 -34, Bogotá D.C.

Dirección de notificación electrónica: njudiciales@mapfre.com.co

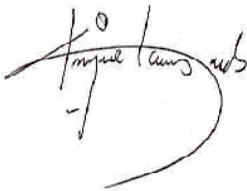
2. Al suscrito abogado

Dirección: Carrera 58 D # 128 B – 01 interior 6 casillero 102, Bogotá D.C.

Teléfono: 317 660 8192 y (1) 322 7174

Dirección de notificación electrónica: enriquelaurens@enriquelaurens.com

Del señor Juez, respetuosamente



ENRIQUE LAURENS RUEDA

Cédula de ciudadanía número 80.064.332 de Bogotá D.C.

Tarjeta profesional de abogado número 117.315 del Consejo Superior de la Judicatura.

Señor

JUEZ SESENTA ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ – SECCIÓN TERCERA

E. S. D.

Proceso	Acción de Reparación Directa
Radicación	11001334306020170016500 (2017-165)
Demandantes	DANITZA ANGIE GERALDINE DOMÍNGUEZ AUDOR, KEINER DAVID GUZMÁN DOMÍNGUEZ, ERNESTO GUZMÁN PADILLA, ESTELA DEL SOCORRO CARDONA HERRERA Y OTROS.
Demandados	MINISTERIO DE TRANSPORTE, MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - POLICÍA NACIONAL, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS y CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A.
Asunto	Contestación de la Demanda Contestación del Llamamiento en Garantía formulado por INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS a MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.

ENRIQUE LAURENS RUEDA, mayor de edad, vecino de Bogotá D.C., identificado con cédula de ciudadanía número 80.064332 de Bogotá y tarjeta profesional de abogado número 117.315 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi calidad de representante legal para asuntos judiciales, extrajudiciales y administrativos de **MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.**, entidad legalmente constituida, identificada con el NIT número 891.700.037-9, con domicilio principal en la ciudad de Bogotá D.C., y en mi calidad de abogado, por medio del presente escrito, dentro del

término legal de traslado, me permito CONTESTAR LA DEMANDA de la acción de Reparación Directa promovida por DANITZA ANGIE GERALDINE DOMÍNGUEZ AUDOR, KEINER DAVID GUZMÁN DOMÍNGUEZ, ERNESTO GUZMÁN PADILLA, ESTELA DEL SOCORRO CARDONA HERRERA, DERLINA GUZMÁN PADILLA, JUAN CARLOS LOZANO CARDONA, MARA INES GUZMÁN MEDINA, ESNAIRE JOSE GUZMAN MEDINA, NÉSTOR JAVIER GUZMAN, JAVIER GUZMÁN MEDINA, KELLYS DEL SOCORRO GUZMÁN, HUGALVIS JAVIER JIMÉNEZ GUZMÁN, HÉCTOR DAVID CARRILLO CONEO, DALILA AMARIS GUZMÁN y VERÓNICA CRISTINA AMARIS GUZMÁN contra el MINISTERIO DE TRANSPORTE, MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - POLICÍA NACIONAL, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS y CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A.; Así mismo, procedo a CONTESTAR EL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA formulado por INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS a MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., en los siguientes términos:

I. NOMBRE DE LA LLAMADA EN GARANTÍA, DOMICILIO, NOMBRE DE SU REPRESENTANTE LEGAL, NOMBRE DEL APODERADO

1. La llamada en garantía es MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., entidad identificada con el NIT número 891.700.037-9, con domicilio principal en la ciudad de Bogotá D.C. en la carrera 14 # 96 - 34.
Dirección de notificación electrónica: njudiciales@mapfre.com.co
2. El representante legal para asuntos judiciales, extrajudiciales y administrativos de la demandada es el suscrito, cuya representación acredito según certificado de existencia y representación legal expedido por la Superintendencia Financiera de Colombia que se aporta con en los anexos de este escrito.

3. El apoderado es el suscrito, de las condiciones civiles y profesionales ya anotadas.

II. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

2.1. EN CUANTO A LOS HECHOS DE LA DEMANDA

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 1: No me consta, dado que se trata de hechos que pertenecen a la vida privada de la parte demandante, exactamente de un vínculo familiar. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 2: No me consta, dado que se trata de hechos que pertenecen a la vida privada de la parte demandante, exactamente de un vínculo familiar. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 3: No me consta, dado que se trata de hechos que pertenecen a la vida privada de la parte demandante, cada uno tiene la carga de probar la calidad en que actúa. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 4: No me consta, dado que se trata de hechos que pertenecen a la vida privada de la parte demandante, cada uno tiene la carga de probar la calidad en que actúa. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 5: No me consta, dado que se trata de hechos que pertenecen a la vida privada de la parte demandante, cada uno tiene la carga de probar la calidad en que actúa. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 6: No me consta, dado que se trata de hechos que pertenecen a la vida privada de la parte demandante, cada uno tiene la carga de probar la calidad en que actúa. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 7: No me consta, dado que se trata de hechos que pertenecen a la vida privada de la parte demandante, cada uno tiene la carga de probar la calidad en que actúa. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 8: No me consta, dado que se trata de hechos que pertenecen a la vida privada de la parte demandante, cada uno tiene la carga de probar la calidad en que actúa. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 9: No me consta que las partes demandantes compartieran momentos de alegría y regocijo, unidos por el amor fraterno que caracteriza un hogar, dado que se trata de hechos que pertenecen al entorno familiar de la parte actora. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 10: No me consta que el señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.) para el momento de los hechos ostentara la calidad de servidor público y que se desempeñara como Soldado Profesional de la Armada Nacional al servicio del Distrito Militar número 12 de Villavicencio, así como tampoco que sus ingresos mensuales equivalieran a \$1.700.000 más las prestaciones sociales que devengan los servidores de dicha entidad, por cuanto son hechos que pertenecían a la esfera profesional y laboral de la víctima que son ajenos a mi poderdante. Nos atenemos a lo que se logre demostrar en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 11: No me consta que el señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.) para el momento de los hechos laborara en la ciudad de Villavicencio, así como tampoco que la razón de su viaje fuera a visitar a su familia en la ciudad de Bogotá, corresponden a actos efectuados por la víctima que son ajenos a mi poderdante. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 12: No me consta el accidente de tránsito del 31 de marzo de 2015 a la altura del sitio denominado Quebrada Blanca en el Kilómetro 55 + 240 metros del municipio de Guayabetal – Cundinamarca, ni los vehículos involucrados, así como tampoco las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que se desarrollaron los hechos narrados en este numeral, toda vez que se trata de hechos en los que no intervino mi mandante MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. Me acojo a lo que resulte probado en el proceso y al contenido de los documentos oficiales que se elaboraron por las autoridades respectivas que tuvieron conocimiento del caso.

Sin perjuicio de lo anterior, de los documentos oficiales que se elaboraron por las autoridades respectivas que tuvieron conocimiento del caso el día del accidente, se evidencia que el señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.) viajaba al interior del vehículo buseta identificado con la placa número SMB-608 de la empresa de transporte público Expreso Bolivariano S.A.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 13: No me consta los vehículos involucrados en el accidente de tránsito del día 31 de marzo de 2015, así como tampoco por quienes eran conducidos ni las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que se desarrollaron los hechos narrados en este numeral, toda vez que se trata de hechos en los que no intervino mi mandante MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. Me acojo a lo que resulte

probado en el proceso y al contenido de los documentos oficiales que se elaboraron por las autoridades respectivas que tuvieron conocimiento del caso.

Sin perjuicio de lo anterior, téngase en cuenta que los demandantes y su apoderado CONFIESAN, de acuerdo con lo estipulado en los artículos 191 y 193 del Código General del Proceso, que el vehículo causante del accidente de tránsito que le ocasiono el fallecimiento al señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.), corresponde al tractocamión marca Chevrolet línea Kodiak 157 color naranja modelo 2003 identificado con la placa número UFS-855, pues este perdió los frenos e invadió el carril contrario arrollando violentamente el bus en el que se desplazaba el hoy occiso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 14: No es un hecho, corresponde a una manifestación realizada por el apoderado judicial de la parte actora, sin embargo téngase en cuenta que se realiza CONFESIÓN de acuerdo con lo estipulado en el artículo 193 del Código General del Proceso, así mismo lo plasmado en el Informe Policial de Accidentes de Tránsito número C-00137870, elaborado por el agente Manuel Murillo Gualteros, identificado con cédula de ciudadanía número 11.206.427, placa 087579, que determinó la hipótesis en el número 157 consistente en “posible falla en el sistema de frenos” para el vehículo número 3.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 15: No es un hecho, corresponde a una apreciación subjetiva y a un análisis por parte del apoderado judicial de los demandantes respecto al Dictamen Pericial del Técnico de Automotores de la Fiscalía General de la Nación, quien ratificó lo plasmado por el agente de tránsito Manuel Murillo Gualteros, identificado con cédula de ciudadanía número 11.206.427 y placa 087579 en el Informe Policial de Accidentes de Tránsito número C-00137870 bajo la hipótesis número 157 consistente en “posible falla en el sistema de frenos” para el vehículo número 3. Sin embargo nos acogemos a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 16: No es un hecho, corresponde a una apreciación subjetiva y a un análisis por parte del apoderado judicial de la parte actora respecto del Informe Técnico Pericial elaborado por el ingeniero técnico German Cañón Blanco, técnico de automotores de la Unidad DITRA, Grupo Unidad Básica Investigación Criminal SETRA DECUN, en el que se estipula que el tractocamión siniestrado al momento del accidente presentaba sobrecarga, graves fallas mecánicas, e incumplía las normas de tránsito para esta clase de vehículos de carga, pues tenía uno de los troques traseros suspendidos, lo que generaba que la capacidad de carga disminuyera y la falla en el sistema de frenos; falla que desencadenó en el fatal accidente de tránsito del día 31 de marzo de 2015. Sin embargo, nos acogemos a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 17: No es un hecho, pertenece a una transcripción de un apartado del Informe Técnico Pericial correspondiente a la capacidad de carga del remolque donde se manifiesta que “se observó una modificación en el semirremolque, donde le fue suspendido el eje dual, reduciendo de esta manera la capacidad de carga de la plataforma, de acuerdo a lo establecido en la Resolución número 004100 de 2004 Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional del Ministerio de Transporte”; sin embargo, se precisa que a mi representada MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. no le consta cual era el peso real que llevaba el tractocamión siniestrado. Por lo tanto, nos acogemos a lo que resulte probado en el proceso.

Sin perjuicio de lo anterior, téngase en cuenta que en la contestación de la CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. se precisa que si bien es cierto la causa del accidente de tránsito fue una falla en el sistema de frenos del tractocamión, en lo que respecta a la capacidad de carga de los vehículos de sexta categoría, es decir los que llevan 5

ejes rodando sobre el suelo, el camión siniestrado no llevaba sobrecarga, toda vez que los tres ejes que rodaban sobre la carpeta asfáltica lo capacitaba para transportar hasta 41.510 kilos, de los cuales solo transportaba 38.750 kilos, de acuerdo con lo consignado en el recibo de la báscula en la que fue pesado el vehículo de placa UFS-855 dentro de la CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. en la estación del peaje Alto de la Cruz el día 31 de marzo de 2015 a las 17:50 horas.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 18: No es un hecho corresponde a una apreciación subjetiva y conclusiva de parte del apoderado de la parte actora concerniente a la responsabilidad del accidente del día 31 de marzo de 2015, sin embargo a mi representada no le consta cual era el peso real y las dimensiones de carga aprobadas para transitar por las vías nacionales. Por lo tanto, nos acogemos a lo que resulte probado en el proceso.

Sin perjuicio de lo anterior, le corresponde a la parte actora probar la responsabilidad del accidente de tránsito, así como también la imprudencia, negligencia e impericia en el ejercicio de la labor de conducción, teniendo en cuenta que todos los conductores de los vehículos involucrados realizaban actividades peligrosas.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 19: No me consta como los demandantes, especialmente la señora DANITZA ANGIE GERALDINE DOMINGUEZ AUDOR, se enterarán de las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que aconteció el accidente de tránsito del día 31 de marzo de 2015 en el que falleció el señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.), dado que se trata de hechos que pertenecen a la esfera personal de la parte actora. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 20: No me consta que el núcleo familiar del señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.) se viera afectado a causa de su fallecimiento, así como

tampoco que éste velara por la manutención de su núcleo familiar y apoyara económicamente a sus progenitores, por cuanto son hechos que pertenecían a la vida privada que son ajenos a mi poderdante. Nos atenemos a lo que se logre demostrar en el proceso.

Adicionalmente, para el análisis del caso se debe tener en cuenta que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 167 del Código General del Proceso, corresponde al reclamante probar la ocurrencia del evento, la responsabilidad de los demandados y la cuantía indemnizable, a través de cualquiera de los medios probatorios previstos en la ley, siempre y cuando el elegido sea idóneo, conducente y pertinente para demostrar con grado de certeza acerca los hechos en que basa su pretensión indemnizatoria.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 21: No es un hecho, se trata de una solicitud de vinculación como demandado de la CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A., por ser la concesionaria responsable del mantenimiento y cuidado de la vía, por tanto es la concesión vial COVIANDES S.A. la llamada a responder este numeral en la medida que al ser admitida la demanda esta se encuentra vinculada en calidad de demandada. Por lo tanto, me acojo a lo que resulte probado en el proceso.

Sin perjuicio de lo anterior, téngase en cuenta que en la contestación de la CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. se aclara que esta es la encargada de que la vía se encuentre en condiciones adecuadas de ser transitada por los vehículos usuarios de la misma y de que se encuentre la señalización necesaria en la carretera, como quiera que el accidente de tránsito del día 31 de marzo de 2015 ocurrió por errores u omisiones imputables a la conducción y/o mantenimiento del vehículo de placa UFS-855, y no al estado de la vía, no le asiste responsabilidad alguna en el presente proceso.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 22: No es un hecho. Corresponde al ejercicio propio del mandato para adelantar el presente proceso.

Sin perjuicio de lo anterior, es procedente manifestar que, de conformidad con la jurisprudencia y la normatividad aplicable a la indemnización de perjuicios, únicamente son resarcibles los daños personales, ciertos y que sean plenamente acreditados dentro de la etapa procesal correspondiente.

2.2. EN CUANTO A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA

Mi representada, como llamada en garantía en el presente proceso, se opone a todas y cada una de las declaraciones y pretensiones de condena expuestas por la parte demandante en la demanda en contra de la llamante en garantía INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS, por no existir razones de hecho o derecho que justifiquen su procedencia.

No obstante, lo indicado, se hace pronunciamiento expreso a cada una de las pretensiones en los siguientes términos:

A LA MARCADA COMO LA NÚMERO 1 DENOMINADA “DECLARACIONES”: Me opongo a que se declare administrativamente y patrimonialmente responsables a las entidades demandadas por los perjuicios morales, materiales y daño a la vida de relación inferidos al núcleo familiar del señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.), en la medida que se presenta falta de legitimación en la causa por pasiva para INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS al no estar a su cargo la vía donde ocurrió el accidente del 31 de marzo de 2015, por tanto igualmente en reciprocidad para mi representa MAPFRE SEGUROS, quien en el presente proceso actúa como llamada en garantía por esta entidad, así mismo no se

encuentra probado dentro del proceso que el accidente de tránsito ocurriera por Falla en el Servicio (no se ha probado que el estado de la vía fuera determinante en la causación del hecho lesivo), así como tampoco las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que se desarrollaron los hechos narrados y en los que no intervino mi mandante MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.

A LA MARCADA COMO LA NÚMERO 2 DENOMINADA “CONDENAS”: Me opongo a que se reconozca y pague a favor de los demandantes por concepto de Perjuicios Morales la suma equivalente a 900 SMLMV, por concepto de Daño emergente (Indemnización Debida y Futura) la suma aproximada de \$344.250.000, por concepto Daño a la Vida de Relación la suma equivalente a 400 SMLMV, toda vez que no existe responsabilidad de los demandados en el accidente, en que no se ha acreditado su culpa, sumado a que se presenta hecho de un tercero como causal de exoneración de responsabilidad (Falla en el sistema de frenos del tractocamión).

Así mismo, no están probados los supuestos perjuicios materiales, morales y de daño a la vida de relación reclamados, de conformidad con la jurisprudencia y la normatividad aplicable a la indemnización de perjuicios, únicamente son resarcibles los daños personales, ciertos y que sean plenamente acreditados dentro de la etapa procesal correspondiente.

Al respecto, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 167 del Código General del Proceso, corresponde a los reclamantes probar la responsabilidad de los demandados y la cuantía indemnizable, a través de cualquiera de los medios probatorios previstos en la ley, siempre y cuando el elegido sea idóneo, conducente y pertinente para demostrar con grado de certeza acerca los hechos en que basa su pretensión indemnizatoria.

Adicionalmente, frente a mi representada MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., se presenta la inasistencia de competencia funcional y contractual sobre las vías nacionales (concesionadas o no concesionadas), departamentales o municipales, o de la seguridad operativa de las mismas, por tanto no puede existir a cargo suyo condena alguna de acuerdo con lo estipulado en el artículo 1037 del Código de Comercio frente a las partes del contrato de seguro.

A LA MARCADA COMO LA NÚMERO 3 DENOMINADA “INTERESES”: Me opongo a que las entidades demandadas cancelen intereses moratorios sobre las sumas reconocidas, teniendo en cuenta la pérdida del poder adquisitivo del peso colombiano entre la fecha del accidente de tránsito y el día en que se presuntamente se efectuó el pago de la indemnización, por no existir responsabilidad de los demandados.

Aunado a lo anterior, téngase en cuenta que los intereses moratorios son aquellos que se causan cuando la obligación no se cumple en el momento pactado y su objeto es indemnizar los perjuicios que se causan al acreedor por el incumplimiento por tener el dinero en la oportunidad debida. Su porcentaje se determina de acuerdo con la dinámica del mercado financiero. En sentencia C-604 del 1° de agosto de 2012 de la Corte Constitucional se dijo: *"Los intereses moratorios son aquellos que se pagan para el resarcimiento tarifado o indemnización de los perjuicios que padece el acreedor por no tener consigo el dinero en la oportunidad debida. La mora genera que se hagan correr en contra del deudor los daños y perjuicios llamados moratorios que representan el perjuicio causado al acreedor por el retraso en la ejecución de la obligación"*.

A LA MARCADA COMO LA NÚMERO 4: Mi representada al no ser la parte encargada de la función, ni de atribuírsele ninguna responsabilidad a los demandados por falla en el servicio,

es fundamento suficiente para ser excluida del cumplimiento de la sentencia que se profiera dentro de los treinta días siguientes a la ejecutoria de la correspondiente providencia.

A LA MARCADA COMO LA NÚMERO 5: Me declaro inhibido para pronunciarme, en la medida que mi representada MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. no es la competente para atender esta pretensión.

2.3. FRENTE A LA ESTIMACIÓN RAZONADA DE LA CUANTÍA

Teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 162 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, frente a la estimación razonada de la cuantía que realiza la parte actora, no existe obligación de mi representada MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., dado que al no existir responsabilidad del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS, no puede existir a cargo suyo la indemnización solicitada por los demandantes.

2.4. EXCEPCIONES DE MÉRITO FRENTE A LA DEMANDA

PRIMERA: COADYUVANCIA DE LAS EXCEPCIONES PROPUESTAS POR INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS

Coadyuvo las excepciones de fondo propuestas por INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS. Estas son: Falta de legitimación en la causa por pasiva; Inexistencia de obligación por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS; Inexistencia de la falla o falta del servicio; Hecho o culpa de un tercero; Inexistencia de nexo de causalidad; Inexistencia de los elementos constitutivos de la responsabilidad extracontractual.

SEGUNDA: PAGO TOTAL DE LAS INDEMNIZACIONES A QUE PODÍAN TENER DERECHO LOS DEMANDANTES

Los demandantes DANITZA ANGIE GERALDINE DOMÍNGUEZ AUDOR, KEINER DAVID GUZMÁN DOMÍNGUEZ, ERNESTO GUZMÁN PADILLA y ESTELA DEL SOCORRO CARDONA HERRERA fueron indemnizados en forma integral (total y definitivamente) por los daños y perjuicios derivados del fallecimiento del señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.) en el accidente de tránsito del día 31 de marzo de 2015 a la altura del sitio denominado Quebrada Blanca en el Kilómetro 55 + 240 metros del municipio de Guayabetal – Cundinamarca, por la firma ALLIANZ SEGUROS S.A. quien aseguraba a la empresa LOGÍSTICA DEL CARIBE S.A.S. propietaria del vehículo de placa UFS-855, responsable de los hechos ocurridos en el accidente de tránsito, indemnización que se taso en la suma de TRESCIENTOS MILLONES DE PESOS (\$300.000.000) de acuerdo con el contrato de transacción firmado por las partes.

Es así como, no puede ser actualmente exigible una obligación que ya se pagó, pues el pago es una forma de liberar de la obligación al deudor, frente al acreedor es un modo de extinguir las obligaciones, así lo establece el numeral 1 del artículo 1625 del Código Civil, entonces una vez liberado por el pago, el deudor ya no tiene ninguna obligación con el acreedor.

TERCERA: INEXISTENCIA DE CULPA DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS

Para que resulte comprometida la responsabilidad de una persona natural o jurídica, es imprescindible acreditar la existencia de una conducta activa u omisiva de carácter culposo o doloso.

Como se demostrará a lo largo de este proceso, con la Resolución número 3187 del 1 de septiembre de 2003 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS -INVIAS, en cumplimiento del mandato legal del Decreto 1800 de 2003, cedió y subrogó al Instituto Nacional de Concesiones -INCO

a título gratuito el contrato número 4444 del 2 de agosto de 1994 celebrado con el Concesionario Vial de los Andes – COVIANDES dentro del cual se tiene como objeto *“Realizar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, la operación del sector Santafé de Bogotá – Puente Real (Km. 25+500) y el mantenimiento y operación del sector Puente Real (Km. 25+500) – Villavicencio”*. De lo anterior se colige que INVÍAS no tiene bajo su responsabilidad el sector de la vía en donde ocurrieron los hechos del 31 de marzo del año 2015, configurándose a su favor la falta de legitimación en la causa por pasiva, y por tanto adecuándose su labor en oportuna, diligente, perita y acorde a su actividad; siendo su conducta totalmente ajena a una actuación negligente o reprochable y por lo mismo ausente de responsabilidad.

CUARTA: HECHO DE UN TERCERO COMO CAUSAL DE EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Esta causal de exoneración parte del supuesto inicial, según el cual, el causante directo del daño es un tercero ajeno a las partes intervinientes en el juicio de responsabilidad.

La jurisprudencia contenciosa ha considerado que para que se presente la figura del hecho del tercero como causal de exoneración de responsabilidad, es necesario que confluyan los siguientes elementos:

- a. Debe ser un hecho único exclusivo y determinante del daño producido.
- b. Debe ser un hecho producido por circunstancias imprevisibles e irresistibles para quien lo alega.

El hecho del tercero debe ser causa exclusiva única y determinante del daño para que se convierta en exoneratorio de responsabilidad. El supuesto más común del hecho del tercero es aquel en el cual la participación del alguien extraño al demandante y al demandado fue el verdadero causante del daño y en este sentido, se configura una inexistencia del nexo causal.

Es importante resaltar que de acuerdo con el Informe Policial de Accidentes de Tránsito número C-00137870, elaborado por el agente Manuel Murillo Gualteros, identificado con cédula de ciudadanía número 11.206.427, placa 087579, se determinó que la hipótesis era la número 157 consistente en “posible falla en el sistema de frenos” para el vehículo tractocamión marca Chevrolet línea Kodiak 157 color naranja modelo 2003 identificado con la placa número UFS-855 quien colisionó con el vehículo Buseta Mercedes Benz identificado con la placa número SMB-608 afiliada a la empresa Expreso Bolivariano donde se transportaba el señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.).

Aunado a lo anterior el Informe Técnico Pericial elaborado por el ingeniero técnico German Cañón Blanco, técnico de automotores de la Unidad DITRA, Grupo Unidad Básica Investigación Criminal SETRA DECUN, estipulo que el tractocamión siniestrado al momento del accidente presentaba sobrecarga, graves fallas mecánicas, e incumplía las normas de tránsito para esta clase de vehículos de carga, pues tenía uno de los troques traseros suspendidos, lo que generaba que la capacidad de carga disminuyera y la falla en el sistema de frenos; falla que desencadenó en el fatal accidente de tránsito del día 31 de marzo de 2015, documentos que fueron allegados por la parte al acervo probatorio.

QUINTA: RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD APLICABLE EN DESARROLLO DE ACTIVIDADES PELIGROSAS

Como es de común conocimiento, cuando se presenta un daño a un tercero en el ejercicio de la conducción de vehículos automotores, la responsabilidad se configura a la luz de las actividades peligrosas.

En efecto, ha dicho la jurisprudencia en Sentencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil y Agraria, MP. William Namén Vargas, del 4 de agosto de 2009 “*el juzgador*

valorará la conducta de las partes en su materialidad objetiva y, en caso de encontrar probada también una culpa o dolo del sujeto, establecerá su relevancia no en razón al factor culposo o doloso, sino a comportamiento objetivamente considerado en todo cuanto respecta a incidencia causal". Es decir que el Juez debe analizar la conducta de todos los intervinientes víctimas o no para así verificar si su comportamiento tiene incidencia en la ocurrencia del mismo.

Así mismo la Corte sostuvo que *"No es que las actividades peligrosas encarnen de suyo la "culpa". El ejercicio de una actividad de esta naturaleza podrá desplegarse, aún con todo el cuidado o diligencia exigible y también sin ésta.*

Empero, no escapa a la Corte la posibilidad de una conducta culposa o dolosa del autor, la víctima o de uno y otro en el ejercicio de una actividad peligrosa; así en los daños generados con la colisión de vehículos, uno de los conductores podrá infringir las normas de tránsito, omitir las revisiones obligatorias, desplazarse a alta velocidad, en zona prohibida, atropellar deliberadamente un peatón o al otro automotor, etc., y, el otro, incurrir en similares comportamientos.

En tales hipótesis, esas conductas apreciadas en su exacto sentido, encarnan la exposición o elevación de los riesgos o peligros del ejercicio de la actividad peligrosa, los deberes de precaución o los inherentes a la posición de garante, según la perspectiva que se acoja, más no desplazan la responsabilidad al régimen general de la culpa, desde que ésta ninguna relevancia ostenta para estructurarla ni excluirla.

La conducta, sea o no culposa o dolosa, se apreciará objetivamente en el contexto del ejercicio de la actividad peligrosa y la secuencia causal del daño según el marco fáctico de circunstancias y los elementos probatorios, para determinar si es causa única o concurrente y, por ende, excluir o atenuar el deber indemnizatorio.

No es que se valore la culpa o el dolo en cuanto tales, ni en consideración al factor subjetivo, sino la conducta en si misma dentro del contexto del ejercicio de una actividad peligrosa según el marco de circunstancias fácticas y los elementos probatorios”.

En conclusión, el régimen aplicable en tratándose de actividades peligrosas, no enmarca siempre una acción maliciosa y voluntaria, por el contrario, pueden ocurrir fruto de coincidencias o algún tipo de contingencia que suelen pasar con frecuencia, por tanto, no es menester imputar responsabilidad por el simple hecho de ejercer una actividad peligrosa debe hacerse un análisis exhaustivo de los elementos que pueden tener algún tipo de inferencia en la ocurrencia.

Así mismo sostiene la Honorable Corte Suprema de Justicia que “La presunción de culpa carece de fundamento lógico y normativo: La supuesta presunción de culpa por el mero ejercicio de una actividad peligrosa, carece de todo fundamento lógico y normativo. Legal, porque ninguna parte del artículo 2356 del Código Civil, siquiera menciona presunción alguna. Lógico, porque cualquier actividad humana, y en especial, la peligrosa, puede desplegarse con absoluta diligencia o cuidado, o sea, sin culpa y también incurriéndose en ésta. De suyo, tal presunción contradice elementales pautas de experiencia y sentido común, al no ajustarse a la razón presumir una culpa con el simple ejercicio de una actividad que de ordinario como impone la razón se desarrolla con diligencia, prudencia y cuidado”.

La presunción de culpa no es útil ni normativa ni probatoriamente: La presunción de culpa, ninguna utilidad normativa o probatoria comporta al damnificado, tampoco es regla de equidad y menos de justicia, pues su único efecto jurídico es eximir de la probanza de un supuesto táctico por completo ajeno al precepto, no menester para estructurar la responsabilidad, ni cuya probanza contraria es admisible, cuando toda presunción, salvo la

iuris et de iuris que exige texto legal expreso, es susceptible de infirmar con la demostración de la diligencia y cuidado. Por tanto el juzgador con sujeción a la libre convicción y la sana crítica valorará los elementos probatorios para determinar cuál de las actividades peligrosas concurrentes es la causa del daño y la incidencia de la conducta de las víctimas en la secuencia causal, asignando, en todo o en parte, a uno o a ambos sujetos la responsabilidad según su participación, a cuyo efecto, imputado a la actividad de una sola parte, ésta es responsable por completo de su reparación y si lo fuere a ambas, cada una lo será en la medida de su contribución.

En otros términos, cuando la actividad peligrosa del agente es causa exclusiva del daño, éste será responsable en su integridad; contrario sensu, siéndolo la ejercida por la víctima, ninguna responsabilidad tendrá; y, si aconteciere por ambas actividades, la del agente y la de la víctima, como concausa, según su participación o contribución en la secuencia causal del daño se establecerá el grado de responsabilidad que le asiste y habrá lugar a la clasificación o conducción del quantum indemnizatorio.

En conclusión, en el sub lite, se entiende claramente que el régimen a aplicar es el de culpa probada y que, por tanto, concierne a la parte actora demostrar todos los elementos necesarios para configurar la responsabilidad, para así poder predicar algún tipo de responsabilidad patrimonial de los demandados.

SEXTA: EXCESO DE PRETENSIONES

En relación con los perjuicios morales, daño emergente y daño a la vida de relación que solicitan los demandantes DANITZA ANGIE GERALDINE DOMÍNGUEZ AUDOR, KEINER DAVID GUZMÁN DOMÍNGUEZ, ERNESTO GUZMÁN PADILLA, ESTELA DEL SOCORRO CARDONA HERRERA, DERLINA GUZMÁN PADILLA, JUAN CARLOS LOZANO CARDONA, MARA INES GUZMÁN MEDINA, ESNAIRE JOSE GUZMAN MEDINA, NÉSTOR JAVIER GUZMAN, JAVIER

GUZMÁN MEDINA, KELLYS DEL SOCORRO GUZMÁN, HUGALVIS JAVIER JIMÉNEZ GUZMÁN, HÉCTOR DAVID CARRILLO CONEO, DALILA AMARIS GUZMÁN y VERÓNICA CRISTINA AMARIS GUZMÁN equivalentes a \$1.485.393.900, nos oponemos a estos, en la medida en que el apoderado de los demandantes ha tomado como presunción legal los supuestos ingresos del señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.) equivalentes a \$1.700.000 más las prestaciones sociales para la fecha de los hechos del accidente del 31 de marzo de 2015, sin embargo, estos ingresos no han sido probados, acreditados ni sustentados por la parte actora de forma razonable y razonada, sin perjuicio de la excepción de la indebida tasación de perjuicios inmateriales, se reitera que, de conformidad con la jurisprudencia y la normatividad aplicable, a la indemnización de perjuicios, únicamente son resarcibles los daños personales, ciertos y que sean plenamente acreditados dentro de la etapa procesal correspondiente.

Adicionalmente, para el análisis del caso se debe tener en cuenta que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 167 del Código General del Proceso, corresponde a la parte reclamante probar la ocurrencia del evento, la responsabilidad de los demandados y la cuantía indemnizable, a través de cualquiera de los medios probatorios previstos en la ley, siempre y cuando el elegido sea idóneo, conducente y pertinente para demostrar con grado de certeza acerca los hechos en que basa su pretensión indemnizatoria.

SÉPTIMA: INEXISTENCIA DE LOS PERJUICIOS RECLAMADOS – AUSENCIA DE DAÑOS INDEMNIZABLES – INDEBIDA TASACIÓN DE PERJUICIOS

El daño para que sea indemnizable, debe tener ciertas características. No basta que se produzca un perjuicio patrimonial o moral en cabeza de alguien para que este pueda demandar reparación. La acción está subordinada al lleno de algunos requisitos. Esas

limitaciones están determinadas no solo en consideración al perjuicio mismo, sino a la calidad jurídica de las personas que lo sufren.¹

En cuanto a las condiciones del perjuicio indemnizable, decimos que este debe ser²:

- Ciertamente: este requisito se cumple cuando a los ojos del juez aparece con evidencia que la acción lesiva del agente ha producido o producirá una disminución patrimonial o moral en el demandante. En cambio, el perjuicio es hipotético, y, en consecuencia, no hay lugar a su reparación cuando la víctima sólo tenía una posibilidad remota de obtener un beneficio en caso de que no se hubiera producido la acción dañina. Solo, pues, cuando la demanda no está basada en una simple hipótesis o expectativa, la víctima tendrá derecho a la reparación.
- Personal: solo la víctima del daño, o sus herederos, tienen derecho a demandar su reparación.
- Directo: entre el hecho y el efecto nocivo debe haber un vínculo de causalidad eficiente.

Adicionalmente, se ha indicado por la ley y la Jurisprudencia que el daño debe ser probado por quien lo sufre: la parte actora tiene la carga de la prueba, sobre la existencia y su cuantía. El demandante no puede conformarse con hacer afirmaciones generales sin sustento probatorio si quiere sacar adelante su pretensión indemnizatoria.

¹ Tamayo Jaramillo Javier. Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo II, Editorial Legis. Octava reimpresión, septiembre de 2015. Características del daño pág. 335.

² Idem

En este sentido, si los demandantes no acreditan la existencia de los perjuicios y su cuantía, la pretensión indemnizatoria esta llamada al fracaso pues sin la certeza de la ocurrencia y la magnitud de tal elemento resulta imposible edificar juicio de responsabilidad alguno.

Con respecto a la demanda, se debe indicar que, frente a los perjuicios reclamados no existe un vínculo de causalidad adecuada con el actuar del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS. De tal manera que no se cumpliría el requisito *sine qua non* para que los perjuicios reclamos sean indemnizables.

Indebida tasación de perjuicios inmateriales

Teniendo en cuenta que, en el hipotético caso de llegarse a probar la existencia de daño moral en el presente caso, el administrador de justicia es el llamado a tasar los perjuicios que se generen por concepto de este tipo de daño, haciendo uso del *arbitrium iudicis*, la cuantía de la indemnización debe ser razonada. Al respecto, la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 28 de febrero de 1990, magistrado ponente Héctor Marín Naranjo, ha indicado lo siguiente:

“Para su cuantificación sigue imperando el prudente arbitrio judicial, que no es lo mismo que veleidad o capricho. Los topes numéricos que periódicamente viene indicando la Corte, no son de obligatorio cumplimiento para los juzgadores de instancia, pero sí representa una guía. El que el juez una vez probada la existencia del daño moral deba fijar su cuantía no hace que la reparación sea ilimitada o dejada a la imaginación del juez ni significa que- esa clase de relación sea ilimitada, bastándole por lo tanto a los demandantes, en un caso dado, reclamarla para dejarle el resto a la imaginación, al sentido o al cálculo generoso con palabras de la Corte- es imponer su pago [...] toda vez que- para decirlo con palabras de la Corte- es apenas su cuantificación monetaria, y siempre dentro de restricciones caracterizadamente

estrictas, la materia en la que al juzgador le corresponde obrar según su prudente arbitrio”.

Ahora bien, en jurisprudencia del Consejo de Estado (sala administrativa, sección tercera, sentencia 1999-02489 del 29 de agosto de 2012) en la que se citan aparates de la sentencia de la Corte Constitucional que enlista criterios orientadores que permitan al juez trazar los perjuicios morales, a este respecto menciona:

En reciente jurisprudencia de la Corte Constitucional, sentencia T-212 de 15 de marzo de 2012 (Exp.T-3199440), se fija la posición que debe orientar al juez contencioso administrativo para la tasación y liquidación de los perjuicios morales en los siguientes términos, que merece ser comentados.

En primer lugar, sostiene la Corte Constitucional que dar “la libertad a un juez para que tome una decisión bajo su arbitrio judicial, no es un permiso para no dar razones que sustenten lo decidido, no es una autorización para tomar decisiones con base en razonamientos secretos ni tampoco para tomar decisiones basado en emociones o pálpitos. Como se indicó, por el contrario, demanda un mayor cuidado en el juez al momento de hacer públicas las razones de su decisión”.

En segundo lugar, se parte del argumento según el cual la jurisprudencia constitucional ha sostenido que se viola el debido proceso constitucional, al establecer condenas en contra de una persona sin tener bases probatorias suficientes sobre la existencia del daño moral por el cual se condenó. No se trata de una forma de controvertir criterios de valoración del acervo probatorio, propios del proceso ordinario. La protección evita mantener decisiones judiciales que no tienen un sustento razonable en las pruebas aportadas y consideradas. Así, por ejemplo,

recientemente la Corte Constitucional protegió los derechos de una persona jurídica, por haber sido condenada a pagar una suma, a título de perjuicios morales, sin tener sustento probatorio alguno.”.

Es necesario, por lo tanto, contar con bases probatorias suficientes para determinar la existencia del daño moral, a lo que cabe agregar, y para determinar la tasación y liquidación de los perjuicios morales.

En tercer lugar, y teniendo en cuenta la sentencia de la Corte Constitucional T-351 de 2011, la jurisprudencia del Consejo de Estado en materia de daño y perjuicios morales sí establece parámetros vinculantes para los jueces administrativos. En efecto, estos deben seguir la libertad probatoria y utilizar su prudente arbitrio en el marco de la equidad y la reparación integral para tasar los perjuicios morales. Además, al establecer un tope –al menos indicativo- de 100 smlmv, el Consejo de Estado hizo referencia al principio de igualdad, lo que significa que ese tope, unido a análisis de equidad, debe permitir que cada juez no falle de forma caprichosa sino a partir de criterios de razonabilidad, a partir del análisis de casos previos, y de sus similitudes y diferencias con el evento estudiado. El límite, sin embargo, es indicativo porque si, a partir de los criterios y parámetros indicados, el juez encuentra razones que justifiquen separarse de ese tope y las hacen explícitas en la sentencia de manera transparente y suficiente, su decisión no se apartaría de la jurisprudencia del Consejo de Estado, ni sería ajena a la obligación constitucional de motivar los pronunciamientos judiciales”.

En cuarto lugar, y es de singular relevancia, la jurisprudencia de la Corte Constitucional advierte que “un juez incurre en una violación del derecho constitucional al debido proceso, cuando condena a una persona a pagar un monto

por concepto de daños morales, que carece evidentemente de sustento en el acervo probatorio del proceso”. Con otras palabras, obrar con base en la comprensión del arbitrio iudicis como una cláusula que exime al juez de motivar por qué concede un determinado quantum puede constituirse, como lo señala la Corte Constitucional, en una VIOLACIÓN DEL DERECHO CONSTITUCIONAL AL DEBIDO PROCESO.

En quinto lugar, la jurisprudencia de la Corte Constitucional, sentencia T-212 de 2012, argumenta que los “criterios adicionales que se advierten en la sentencia del Consejo de Estado para determinar la discrecionalidad judicial en materia de perjuicios morales son dos, a saber: (a) tener en cuenta “las condiciones particulares de la víctima” y (b) tener en cuenta “la gravedad objetiva de la lesión”. Da pues la jurisprudencia parámetros y factores de análisis mínimos a considerar por los jueces administrativos para identificar los perjuicios morales y el monto de los mismos”, los cuales obedecen a la existencia de “un parámetro constitucional mínimo para ejercicio de la discrecionalidad judicial”. Sin duda, la Corte Constitucional está orientando su posición hacia la exigencia de una motivación suficiente, y del reconocimiento de criterios objetivos, que como los que se procuran emplear en el “test de proporcionalidad” deben constituirse en el sustento de la decisión judicial de tasar y liquidar el “quantum” del perjuicio moral para cada caso en concreto.

En sexto lugar, la Corte Constitucional considera que “la jurisprudencia contencioso administrativa ha encontrado tres principios básicos que han de orientar el cumplimiento de las funciones judiciales fundadas en la discreción judicial, a saber: equidad, razonabilidad y reparación integral. Estos principios, en especial la equidad, demandan al juez algún grado de comparación entre la situación evaluada y otras reconocidas previamente. De lo contrario puede llegarse a decisiones inequitativas, desproporcionadas o discriminatorias”. No cabe duda de que a la razonabilidad cabe

asociar el principio de proporcionalidad, y especialmente el subprincipio de ponderación, con los que la decisión del juez contencioso responda al principio fundamental de la justicia distributiva.

Finalmente, cabe afirmar que la sentencia T-212 de 2012 permite no sólo considerar como necesaria la motivación que debe dar el juez contencioso al momento de tasar y liquidar los perjuicios morales, sino también admite que metodologías, como la del “test de proporcionalidad”, están llamadas a operar ya que exigen no sólo una mínima prueba de la intensidad del perjuicio padecido, sino también que establecen criterios objetivos en los que el juez contencioso administrativo pueda apoyarse para que su decisión no exceda o quiebre el principio de la autonomía judicial, al invocar un excesivo “arbitrio iudicis”. Precisamente, en la mencionada sentencia se interroga “¿cuáles fueron los criterios concretos y específicos de razonabilidad, equidad y reparación integral de las víctimas que se tuvieron en cuenta? ¿Los criterios en cuestión cómo fueron aplicados? ¿Por qué se llega a las consecuencias derivadas en la sentencia y no otras? Todo ello se mantiene en secreto. ¿Por qué si no existieron pruebas de los perjuicios morales y, por tanto, ni siquiera se sabe la real magnitud del daño material, es posible establecer con la precariedad de elementos con que se cuenta en el proceso que el monto del daño, razonable y equitativamente es el fijado y no otro? La respuesta a esta pregunta es competencia del juez ordinario; por supuesto. Pero está obligado a darla, no puede mantenerse oculta y ajena al texto de la decisión judicial que está fundando”

De lo expresado en el texto de las sentencias transcritas se tiene que el arbitrio del juez no es absoluto y debe ceñirse a criterios que permitan avizorar los criterios asumidos por el juzgador para tasar la condena por los perjuicios morales. En consecuencia, solicito al señor

juez que, en el evento hipotético que en el caso que nos ocupa se llegara a declarar la existencia de perjuicios morales, ellos sean tasados de forma razonable y razonada.

OCTAVA: FALTA DE REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD FRENTE A ALGUNOS DEMANDANTES

El artículo 161 numeral 1 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo estipula lo siguiente:

“Artículo 161. Requisitos previos para demandar

La presentación de la demanda se someterá al cumplimiento de requisitos previos en los siguientes casos:

*1. Cuando los asuntos sean conciliables, el trámite de la conciliación extrajudicial constituirá requisito de procedibilidad de toda demanda en que se formulen pretensiones relativas a nulidad con restablecimiento del derecho, **reparación directa** y controversias contractuales”.*

En virtud del artículo 37 de la Ley 640 de 2001 corregido por el artículo 2 del Decreto 131 de 2001, a la demanda deberá acompañarse la constancia de haber agotado la conciliación extrajudicial para iniciar el proceso; cuestión que no se observa en el presente caso para la totalidad de los demandantes.

“Artículo 37. Requisito de procedibilidad en asuntos de lo contencioso administrativo.

Antes de incoar cualquiera de las acciones previstas en los artículos 86 y 87 del Código Contencioso Administrativo, las partes, individual o conjuntamente, deberán formular solicitud de conciliación extrajudicial, si el asunto de que se trate es conciliable. La solicitud se acompañará de la copia de la petición de conciliación enviada a la entidad o al particular, según el caso, y de las pruebas que fundamenten las pretensiones”.

*“Artículo 86. **Acción de reparación directa** - Derogado por el artículo 309 de la Ley 1437 de 2011, subrogado por el artículo 31 de la Ley 446 de 1998.*

La persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño cuando la causa sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquiera otra causa”.

Si bien es cierto, el día 16 de mayo de 2017 ante la Procuraduría 144 de Bogotá, se llevó a cabo Audiencia de Conciliación con expedición de Constancia de No Acuerdo, existe una insuficiencia frente a los demandantes DERLINA GUZMÁN PADILLA, JUAN CARLOS LOZANO CARDONA, MARA INES GUZMÁN MEDINA, ESNAIRE JOSE GUZMAN MEDINA, NÉSTOR JAVIER GUZMAN, JAVIER GUZMÁN MEDINA, KELLYS DEL SOCORRO GUZMÁN, HUGALVIS JAVIER JIMÉNEZ GUZMÁN, HÉCTOR DAVID CARRILLO CONEO, DALILA AMARIS GUZMÁN y VERÓNICA CRISTINA AMARIS GUZMÁN, toda vez que no fueron incluidos en el desarrollo de la diligencia, pues el apoderado de los convocantes solicito que se conciliarían las pretensiones de los demandantes DANITZA ANGIE GERALDINE DOMÍNGUEZ AUDOR, KEINER DAVID GUZMÁN DOMÍNGUEZ, ERNESTO GUZMÁN PADILLA y ESTELA DEL SOCORRO CARDONA HERRERA, lo que traduce en la insuficiencia de haber agotar el requisito de procedibilidad estipulado en el artículo 37 de la Ley 640 de 2001 modificado por el artículo 621 de la Ley 1564 de 2012 para los demás demandantes.

Por su parte el numeral 7 del artículo 90 del Código General del Proceso estipula como causal de inadmisión de la demanda cuando:

“Mediante auto no susceptible de recursos el juez declarará inadmisibile la demanda solo en los siguientes casos:

1. *Cuando no reúna los requisitos formales.*
2. *Cuando no se acompañen los anexos ordenados por la ley.*
3. *Cuando las pretensiones acumuladas no reúnan los requisitos legales.*
4. *Cuando el demandante sea incapaz y no actúe por conducto de su representante.*
5. *Cuando quien formule la demanda carezca de derecho de postulación para adelantar el respectivo proceso.*
6. *Cuando no contenga el juramento estimatorio, siendo necesario.*
7. **Cuando no se acredite que se agotó la conciliación prejudicial como requisito de procedibilidad**.

En ese orden, con lo anterior queda claro que para interponer una demanda en ejercicio de un proceso como el del asunto (Reparación Directa), se debió agotar la conciliación prejudicial como requisito de procedibilidad por la totalidad de las partes demandantes.

Ahora bien, el artículo 90 del Código General del Proceso y el artículo 37 de la Ley 640 de 2001 obligan a inadmitir la demanda, y de no subsanarse los defectos que advierta el juez, la consecuencia será su rechazo.

NOVENA: INEXISTENCIA DE SOLIDARIDAD ENTRE LAS SOCIEDADES DEMANDADAS

En el estudio específico del presente caso, se debe aclarar que no hay lugar a que se configure la responsabilidad solidaria entre MINISTERIO DE TRANSPORTE, MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - POLICÍA NACIONAL y CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. - COVIANDES S.A. con la compañía que represento, dado que la vinculación de MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. al proceso se hizo en virtud del contrato de Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual, póliza número 2201214004752 ramo 272 producto 730, donde figura como tomador y asegurado INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS, para la vigencia del 01

de enero de 2015 al 01 de enero de 2016. No existe norma legal ni contractual como lo exige el artículo 1568 del Código Civil que obligue solidariamente a la aseguradora con sus asegurados frente a terceros. Las obligaciones surgidas por el contrato de seguro son diferentes a las obligaciones surgidas para el asegurado con terceros.

En consecuencia, al no existir los presupuestos para que prospere la acción de solidaridad, no podrá haber lugar a su declaratoria y se entenderá demostrada la excepción de inexistencia de solidaridad entre los demandados.

DÉCIMA: PRESCRIPCIÓN EXTINTIVA DE LA ACCIÓN

Sin que implique reconocimiento de derecho alguno, se propone esta excepción respecto de aquellos derechos que tuvieron más de dos años de exigibilidad a la fecha de presentación de la demanda y de los que sin haber tenido más de dos años de exigibilidad, la demanda no hubiese tenido la virtud de interrumpir la prescripción respecto a éstos, por no colmarse las previsiones dispuestas por la normatividad frente a estos casos.

Las partes tienen la carga procesal de impulsar el litigio dentro del plazo fijado por la ley y de no hacerlo en tiempo, perderán la posibilidad de accionar ante la jurisdicción para hacer efectivo su derecho. En ese orden de ideas, el numeral 8 del artículo 136 del Código Contencioso Administrativo, en lo relativo a la acción de reparación directa, instituye un término de dos años para que sea impetrada, contados a partir del día siguiente a la ocurrencia de la causa del daño (hecho, omisión, operación administrativa u ocupación temporal o permanente), y vencido el cual ya no será posible solicitar que se declare la responsabilidad patrimonial del Estado.

**III. CONTESTACIÓN AL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA FORMULADO POR
INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS A MAPFRE SEGUROS GENERALES DE
COLOMBIA S.A.**

3.1. EN CUANTO A LOS HECHOS DEL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

El llamamiento en garantía realizado por INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS, a MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., no cumple con los requisitos exigidos por el artículo 82 del Código General del Proceso, en concordancia con el artículo 65 de la misma codificación, entre otros por no indicar los hechos que le sirven de fundamento a las pretensiones, debidamente determinados, clasificados y numerados.

Sin perjuicio de lo anterior, me permito pronunciarme de la siguiente manera:

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 1.1.: Es cierto, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS es demandado a través del medio de control de Reparación Directa que cursa en el Juzgado Sesenta Administrativo Oral del Circuito de Bogotá – Sección Tercera bajo el radicado número 11001334306020170016500, por los hechos que desencadenaron en accidente de tránsito del día 31 de abril de 2015 donde falleció el señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.) de acuerdo con lo plasmado en el Informe Policial de Accidentes de Tránsito número C-00137870, elaborado por el agente Manuel Murillo Gualteros, identificado con cédula de ciudadanía número 11.206.427, placa 087579.

AL MARCADO COMO EL NÚMERO 1.2.: Es cierto y se aclara. Es cierto que como consecuencia del anterior hecho los señores DANITZA ANGIE GERALDINE DOMÍNGUEZ AUDOR, KEINER DAVID GUZMÁN DOMÍNGUEZ, ERNESTO GUZMÁN PADILLA, ESTELA DEL

SOCORRO CARDONA HERRERA, DERLINA GUZMÁN PADILLA, JUAN CARLOS LOZANO CARDONA, MARA INES GUZMÁN MEDINA, ESNAIRE JOSE GUZMAN MEDINA, NÉSTOR JAVIER GUZMAN, JAVIER GUZMÁN MEDINA, KELLYS DEL SOCORRO GUZMÁN, HUGALVIS JAVIER JIMÉNEZ GUZMÁN, HÉCTOR DAVID CARRILLO CONEO, DALILA AMARIS GUZMÁN y VERÓNICA CRISTINA AMARIS GUZMÁN pretenden el reconocimiento y pago de las indemnizaciones que están en el acápite de las pretensiones de la demanda. Si embargo, se aclara que INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS celebró con mi representada MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. contrato de seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual bajo la póliza número 2201214004752 con vigencia desde el 01 de enero de 2015 hasta el 01 de enero de 2016 con los amparos, exclusiones y limitaciones de cobertura establecidos en el condicionado especial y en el condicionado general.

De acuerdo con lo anterior, no es cierto que mi representada tenga que cubrir cualquier condena derivada de la Responsabilidad Civil Extracontractual generada en el desarrollo de la vigencia de la póliza donde figura como tomador INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS, en la medida que el contrato de seguro expedido por MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. esta limitado a una vigencia, a unas coberturas y exclusiones como se indicará en el acápite de excepciones al llamamiento en garantía, a una pérdida que debe ser asumida por los asegurados (el deducible pactado a cargo del asegurado es del 2% del valor de la pérdida mínimo 1 salario mínimo mensual legal vigente), a unos términos para que no ocurra la prescripción de las acciones originadas en el contrato de seguro (se encuentran prescritas las acciones del contrato de seguro para las eventuales víctimas), a unos límites de amparos y valores asegurados y a unas reglas legales en caso de condena, como por ejemplo la existencia de coaseguros.

3.2. EN CUANTO A LAS PRETENSIONES DEL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

No se hace pronunciamiento expreso frente a las pretensiones del llamamiento en garantía, en la medida que en el escrito de llamamiento en garantía del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS no se menciona sus pretensiones frente a MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., ni lo que se pretende, expresado con precisión y claridad, tal como lo exige el artículo 82 del Código General del Proceso en concordancia con el artículo 65 de la misma normatividad.

Sin perjuicio de lo anterior, me permito indicar que ante una eventual condena en contra de la aseguradora que represento, ésta sólo tendrá que responder patrimonialmente ante su asegurado de conformidad con los parámetros establecidos en las cláusulas del contrato de seguro pactado y las normas que lo regulan.

Por lo anterior, en el evento en que se decida proferir condena en contra de MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., deberán tenerse en cuenta las limitaciones de cobertura y el condicionado de la póliza número 2201214004752 que sirven de fundamento al presente llamamiento.

3.3. EXCEPCIONES DE MÉRITO FRENTE AL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

PRIMERA: INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN DE INDEMNIZAR POR NO EXISTIR SINIESTRO

El siniestro es la ocurrencia del riesgo asegurado, en este evento el riesgo no ocurrió, pues conforme lo indica la entidad asegurada en su contestación, se presenta falta de legitimación por pasiva, inexistencia de obligación por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS,

así mismo frente a mi representada la solidaridad está condicionada a la previa condena del tomador y asegurado.

De tal manera que, al no existir responsabilidad alguna del asegurado, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS, no existe obligación alguna de mi poderdante MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. de indemnizar, pagar o rembolsar suma alguna derivada de los hechos narrados en la demanda.

En otras palabras, si no hay responsabilidad del asegurado, no existe responsabilidad del asegurador de indemnizar pues el amparo de la póliza es el de Responsabilidad Civil Extracontractual.

SEGUNDA: INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN DE PAGO EN CABEZA DE LA ASEGURADORA - NO REALIZACIÓN DEL RIESGO ASEGURADO

Invocamos como excepción la inexistencia de la obligación derivada del contrato de seguro, en la medida en que el riesgo asegurado en las distintas coberturas de la póliza no se materializó por no cumplirse con los requisitos de cobertura.

Según los artículos 1045 numeral 2, 1047 numeral 9 y 1056 del Código de Comercio, compete libremente a la Compañía Aseguradora la asunción de los riesgos que pretenda adoptar por virtud del contrato de seguro. Dicha facultad implica la delimitación de los riesgos transferidos, así como de las situaciones expresamente excluidas de cobertura, las cuales son aceptadas plenamente por el tomador al manifestar su consentimiento frente al respectivo contrato.

El contrato de seguro en cuestión sólo indemnizará aquellos daños que sean consecuencia de los amparos contemplados, siempre y cuando no se encuentre excluidos de cobertura.

El objetivo del contrato de seguro celebrado con mi representa se circunscribe a *“Amparar los perjuicios patrimoniales (daños materiales incluyendo daño emergente y lucro cesante) y extra patrimoniales (incluidos el daño moral, daño fisiológico y daño a la vida de relación) que cause EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS a terceros; generados como consecuencia de la responsabilidad civil extracontractual originada dentro o fuera de sus instalaciones, en el desarrollo de sus actividades o en lo relacionado con ella, lo mismo que los actos de sus empleados y funcionarios en todo el territorio nacional. Incluyendo pero no limitando a contratistas, subcontratistas, patronal, productos, parqueaderos, vehículos propios y no propios, contaminación, responsabilidad civil cruzada, gastos médicos y cualquier otro que sea imputable al asegurado, salvo fuerza mayor, caso fortuito (causa extraña)”*.

Nótese que en el caso que nos ocupa, los perjuicios que los demandantes alegan haber padecido se derivan de un accidente de tránsito ocurrido el 31 de marzo de 2015 en el que falleció el señor NÉSTOR DAVID GUZMÁN CARDONA (q.e.p.d.), pero donde no se encuentra probada la responsabilidad del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS.

TERCERA: LÍMITE DEL VALOR ASEGURADO - LÍMITE DE LAS COBERTURAS DEL CONTRATO DE SEGURO

Se propone la excepción del límite del valor asegurado, teniendo en cuenta que, en caso de una eventual condena, MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., únicamente será responsable de acuerdo a los límites establecidos en la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual número 2201214004752 suscrita entre mi representada MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., COMPAÑÍA DE SEGUROS COLPATRIA S.A., LA PREVISORA S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS e INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS en su calidad de tomador y asegurado, a la luz de los amparos que fueron contratados y los límites del valor asegurado.

Señala el Código de Comercio lo siguiente:

“ARTÍCULO 1079. El asegurador no estará obligado a responder sino hasta concurrencia de la suma asegurada, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso segunda del art. 1074”.

La suma indicada en la carátula de la póliza como “valor asegurado” corresponde al límite máximo de responsabilidad de la compañía de seguros (límite de valor asegurado), de acuerdo con las cláusulas contractuales establecidas.

De tal forma que, en el eventual caso que determine la responsabilidad del asegurado y se profiera una sentencia condenatoria en su contra, MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. sólo estaría obligada a reembolsar al asegurado hasta el valor del límite asegurado, menos el deducible de la póliza y, siempre que exista disponibilidad del valor asegurado; es decir, que si se llega a demostrar que con cargo a la póliza que se anexa con el llamamiento en garantía, se realizó algún pago, esta suma deberá descontarse del valor asegurado como límite antes indicado, disminuyendo por tanto la suma asegurada en proporción a cualquier pago efectuado en siniestros anteriores.

En consecuencia, en caso de que se llegara a proferir un fallo en contra del demandado asegurado, mi representada jamás podría ser condenada al pago de una suma superior a la contratada o que no se encontrara disponible por agotamiento del valor máximo asegurado en siniestros anteriores.

CUARTA: DEDUCIBLE

En el contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual suscrito entre INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS y MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. se estableció una suma del valor de cada siniestro que siempre está a cargo del asegurado; es decir, el deducible.

Para este evento, conforme se establece en la póliza que se anexa, el deducible a cargo del asegurado corresponde al dos por ciento (2%) de toda clase de pérdida, mínimo un salario mínimo mensual legal vigente (1 SMMLV).

QUINTA: REDUCCIÓN DE LA SUMA ASEGURADA (LÍMITE ASEGURADO) POR PAGO DE INDEMNIZACIÓN

Tal y como señaló, al valor límite asegurado, habrá que reducirle, frente a cualquier eventual indemnización, todos aquellos pagos que hayan afectado por siniestros anteriores durante la vigencia de la póliza que se anexa con el llamamiento en garantía.

En otras palabras, al momento de proferirse un eventual fallo condenatorio en contra del asegurado, se deberá descontar del valor límite asegurado todos aquellos cargos que se hallan hecho a la póliza que se anexa con el llamamiento, y, por lo tanto, la aseguradora sólo estará obligada frente al valor que no se haya agotado del límite asegurado.

Por lo anterior, se solicita al juzgado que, al momento de proferirse sentencia, se oficie a MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. para que certifique el valor asegurado disponible para ese momento, teniendo en cuenta que para dicho momento pudiera estar afectada la póliza por otras reclamaciones diferentes, afectando la suma asegurada y disponible ante una eventual condena.

SEXTA: EXCLUSIONES Y GARANTÍAS CONTEMPLADAS EN EL CONTRATO DE SEGUROS

De conformidad con los artículos 1056 y 1061 del Código de Comercio y, teniendo en cuenta el clausulado y condicionado aportado, si el despacho encuentra probada en el curso del proceso, cualquier otra causal de exclusión pactada en la póliza, o garantía incumplida, solicito al señor Juez que declare probada la excepción.

SÉPTIMA: AVISO AL ASEGURADOR

Según el Código de Comercio en el artículo 1075 “El asegurado o el beneficiario estarán obligados a dar noticia al asegurador de la ocurrencia del siniestro, dentro de los tres días siguientes a la fecha en que lo hayan conocido o debido conocer”, este aviso que exige la ley no fue dado a conocer por la parte demandante. Tampoco ha existido reclamación acompañada de los documentos que demuestren la ocurrencia y cuantía del siniestro, ni audiencia de conciliación extraprocetal frente a mi representada como lo exige el artículo 58 de la Ley 1480 de 2011.

En el hipotético caso de una condena contra mi representada, se deberá descontar de la indemnización, los perjuicios causados por la falta de aviso oportuno del siniestro.

OCTAVA: PRESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES ORIGINADAS EN EL CONTRATO DE SEGURO PARA LAS VÍCTIMAS

Las acciones que tienen los demandantes frente a MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. se encuentran prescritas, en la medida que el hecho que facultaría la reclamación, accidente de tránsito, ocurrió el 31 de marzo de 2015, habiendo transcurrido desde esta fecha más de dos años.

Al respecto los artículos 1131 y 1081 del Código de Comercio indican lo siguiente:

“Artículo 1131: En el seguro de responsabilidad se entenderá ocurrido el siniestro en el momento en que acaezca el hecho externo imputable al asegurado, fecha a partir de la cual correrá la prescripción respecto de la víctima (...).”

“Artículo 1081: La prescripción de las acciones que se derivan del contrato de seguro o de las disposiciones que lo rigen podrá ser ordinaria o extraordinaria.

La prescripción ordinaria será de dos años y empezará a correr desde el momento en que el interesado haya tenido o debido tener conocimiento del hecho que da base a la acción.

La prescripción extraordinaria será de cinco años, correrá contra toda clase de personas y empezará a contarse desde el momento en que nace el respectivo derecho.

Estos términos no pueden ser modificados por las partes”.

NOVENA: COASEGURO

En el presente caso se presenta concurrencia de aseguramiento sobre el mismo riesgo amparado, solicitamos al despacho dar aplicación a las normas del contrato de coaseguro contempladas en los artículos 1092 al 1094 del Código de Comercio, debiendo sumir cada aseguradora en proporción a la cuantía del respectivo contrato y en los términos y condiciones de la póliza con sus condiciones especiales y generales.

PARTICIPACION DE COASEGURADORAS						
NOMBRE COMPAÑIA COASEGURADORA		TIPO DE COASEGURO	%PARTICIPACION	\$ PRIMA PESO COLOMBIANO-N	FIRMA	
COMPANIA DE SEGUROS COLPATRIA		CEDIDO	20,00%	\$ 76.176.005,40		
LA PREVISORA S.A. COMPANIA DE		CEDIDO	20,00%	\$ 76.176.005,40		
MAPFRE SEGUROS GENERALES DE CO		CEDIDO	60,00%	\$ 228.528.016,20		
INFORMACION GENERAL						
RAMO / PRODUCTO		POLIZA	OPERACION	OFICINA MAPFRE	DIRECCION	CIUDAD
370 730,00		2201214004752	016 - 8	115°CORREDORES	CARRERA 14 NO 90-34 PISO 1	BOGOTA D.C.

DÉCIMA: NULIDAD RELATIVA

Solicito respetuosamente al señor Juez declarar la causal de nulidad relativa que resultara probada en el proceso.

UNDÉCIMA: COMPENSACIÓN

Esta excepción está llamada a prosperar en el entendido de que, en el eventual caso se declare la obligación de pagar a la demandante alguna suma de dinero, dicha suma deberá ser compensada con las sumas que ya le hayan reconocido o pagado.

DUODÉCIMA: BUENA FE

MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. ha actuado en atención a los principios de la buena fe. Ha obrado con el absoluto convencimiento de estar ajustado a la ley, ha procedido conforme a derecho frente a las diferentes solicitudes que se le han impetrado. Razón por la cual en una hipotética decisión desfavorable no debería ser condena al pago de intereses moratorios.

DÉCIMA TERCERA: EXCEPCIÓN INNOMINADA O GENÉRICA

Propongo la excepción conocida como genérica, es decir, que se declare cualquier excepción de mérito, que aún sin haber sido formulada de manera particular, resulte probada, de conformidad con las disposiciones constitucionales, legales contractuales y las directrices jurisprudenciales que constituyen el marco jurídico del presente proceso.

IV. PRUEBAS

4.1. EN CUANTO A LAS PRUEBAS PRESENTADAS Y SOLICITADAS EN LA DEMANDA

4.1.1. EN CUANTO A LAS PRUEBAS DOCUMENTALES

Frente a las pruebas documentales me atengo a lo que resulte probado, ya que los documentos que se aportan como prueba en el proceso deben reunir los requisitos establecidos en los artículos 243 a 264 del Código General del Proceso, y sólo en esta medida tendrá el respectivo valor probatorio, debiendo el juez resolver sobre su valor probatorio.

4.1.2. EN CUANTO A LAS PRUEBAS DOCUMENTALES SOLICITADAS POR OFICIO

Frente a las pruebas documentales solicitadas por oficio me atengo a lo estipulado en el artículo 169 del Código General del Proceso, procediendo siempre y cuando sean útiles para la verificación de los hechos relacionados con las alegaciones de la parte demandante, debiendo el juez resolver sobre su decreto.

4.1.3. EN CUANTO A LA SOLICITUD DE TESTIMONIOS

En relación con los testimonios, manifiesto que me adhiero a la solicitud de estos y me reservo el derecho de intervenir en todos y cada uno de ellos, a fin de ejercer efectivamente el derecho de defensa y contradicción a favor de mi representada.

4.1.4. EN CUANTO A LA PRUEBA PERICIAL SOLICITADA

En relación con la solicitud de prueba pericial que se realiza en la demanda, me permito solicitarle al señor Juez se de aplicación a lo dispuesto en el numeral artículo 227 del Código General del Proceso, en donde se indica que la parte que pretenda valerse de un dictamen pericial deberá aportarlo en la respectiva oportunidad para pedir pruebas.

En el eventual caso que se accediera a la solicitud del demandante, me permito manifestar que me reservo el derecho de ejercer el derecho de defensa y de contradicción en la etapa procesal correspondiente a favor de mi representada.

4.2. EN CUANTO A LAS PRUEBAS SOLICITADAS EN EL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

4.2.1. EN CUANTO A LAS PRUEBAS DOCUMENTALES

Frente a las pruebas documentales me atengo a lo que resulte probado, en la medida en que los documentos que se aportan como prueba en el proceso deben reunir los requisitos establecidos en los artículos 243 a 264 del Código General del Proceso, y sólo en esta medida tendrá el respectivo valor probatorio, debiendo el juez resolver sobre su valor probatorio.

4.3. SOLICITO SE DECRETEN Y PRACTIQUEN, LAS SIGUIENTES PRUEBAS:

4.3.1. Coadyuvo los medios probatorios solicitados por INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS (salvo los dictámenes o experticias que hayan solicitado).

4.3.2. DOCUMENTALES:

1. Copia del contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual celebrado entre MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. e INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS, objeto de vinculación al presente proceso administrativo, póliza número 2201214004752, con vigencia pactada del 01 de enero de 2015 hasta el 01 de enero de 2016.
2. Copia de las condiciones generales contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual celebrado entre MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. e INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS, objeto de vinculación al presente proceso administrativo, póliza número 2201214004752, con vigencia pactada del 01 de enero de 2015 hasta el 01 de enero de 2016.

4.3.3. INTERROGATORIO DE PARTE:

Solicito citar a todos los integrantes de la parte actora con capacidad para confesar, para que absuelvan el interrogatorio que les formularé en torno a los hechos que motivaron el presente proceso. La parte demandante podrá ser citada en la dirección de notificación indicada en la demanda presentada.

V. ANEXOS

Acompaño al presente escrito los siguientes documentos:

1. Certificado Superintendencia Financiera de Colombia de MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.
2. Copia de mi tarjeta profesional de abogado.
3. Documentos relacionados en el acápite de pruebas documentales.

VI. NOTIFICACIONES

1. MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.,
Dirección: Carrera 14 # 96 -34, Bogotá D.C.
Dirección de notificación electrónica: njudiciales@mapfre.com.co
2. Al suscrito abogado
Dirección: Carrera 58 D # 128 B – 01 interior 6 casillero 102, Bogotá D.C.

Contestación de la Demanda

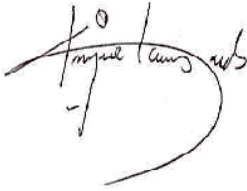
Contestación del Llamamiento en Garantía formulado por INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS a MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.

Radicado: 11001334306020170016500 (2017-165)

Teléfono: 317 660 8192 y (1) 322 7174

Dirección de notificación electrónica: enriquelaurens@enriquelaurens.com

Del señor Juez, respetuosamente

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Enrique Laurens Rueda', with a large, sweeping flourish at the end.

ENRIQUE LAURENS RUEDA

Cédula de ciudadanía número 80.064.332 de Bogotá D.C.

Tarjeta profesional de abogado número 117.315 del Consejo Superior de la Judicatura.



**Señor
JUEZ 60 ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO
Bogotá D.C.**

**REF: Reparación Directa de Danitza Domínguez vs La Nación –
Ministerio de Transporte, Coviandes y otros. Radicado: 11001-33-43-060-
2017-00165-00 (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 S.A.S., sociedad con domicilio en Bogotá DC, contesto la demanda y propongo las siguientes excepciones de fondo:

Consideraciones previas:

1. Coviandes SAS es una entidad Derecho Privado, 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 corresponde 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 exclusiva de la víctima, los hechos de un tercero, los hechos y obligaciones inexistentes. Es decir, la obligación contractual de esta concesionaria se circunscribe a la operación y el mantenimiento de la carretera.
2. Las obligaciones de COVIANDES como operador vial de la carretera Bogotá - Villavicencio, especialmente las relacionadas con los vehículos que circulan por dicha carretera, se encuentran enmarcadas dentro del contrato de concesión 444-94 y en el reglamento de operaciones, que hace parte de dicho contrato.
- 2.1. Las obligaciones del concesionario vial derivadas del contrato 444-94, se encuentran en la cláusula sexta. (ver fotografía abajo)



fecha en que se suscriba el acta de iniciación de las obras determinadas para la etapa de construcción de la concesión. **CLAUSULA SEXTA. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO** Son Obligaciones a cargo del CONCESIONARIO entre otras las siguientes: a) La financiación total del proyecto, incluidos los costos de interventoría y supervisión técnica y financiera y los costos de adquisición de predios, según los procedimientos descritos en el numeral 1.11 y 1.12, de los Pliegos de Condiciones. b) El Diseño definitivo del proyecto de acuerdo con la información técnica suministrada en los Pliegos de Condiciones. c) La Construcción de las obras, de acuerdo con el diseño definitivo elaborado por el CONCESIONARIO, incluyendo entre otros, vías en superficie, viaductos, túneles, intersecciones, obras de arte, drenajes, y señalización. d) El suministro, instalación, montaje y pruebas de los equipos requeridos, de acuerdo con el diseño para construcción elaborado por el CONCESIONARIO. e) La puesta en funcionamiento del sistema vial. f) El recaudo del peaje de las casetas indicadas en la cláusula quinta del presente contrato g) Los trabajos de conservación, reparación y reconstrucción necesarios para mantener el proyecto en los niveles de servicio establecidos en la CLAUSULA VIGESIMA QUINTA del presente contrato. h) Todas las actividades necesarias para la construcción, operación y entrega de las obras en buen estado, en un todo, de acuerdo con las condiciones, términos, alcances y obligaciones establecidas en el Pliego de Condiciones y en el presente contrato. **PARAGRAFO** El CONCESIONARIO es el único responsable por la vinculación de personal, la celebración de subcontratos, la puesta

- 2.2. Por su parte, los servicios que la operadora vial está obligada a prestar a los usuarios de la vía se encuentran plasmados en el Reglamento de Operaciones (Manual de operaciones), tal como lo prevé el parágrafo primero de la cláusula Vigésima quinta del contrato 444-94.

CLAUSULA VIGESIMA QUINTA. CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DEL PROYECTO Desde la suscripción del "Acta de Iniciación de la Construcción" hasta la entrega final del proyecto, al término del Contrato, el CONCESIONARIO asume entera responsabilidad por su cuidado. En caso que se produzca daño, pérdida o desperfecto de algún elemento constitutivo del proyecto, por cualquier causa que sea, con salvedad y excepción de los hechos debidos a fuerza mayor o caso fortuito, o a hechos imprevistos que no sean imputables al CONCESIONARIO, éste deberá repararlas y reponerlas a su propia costa de manera que a su entrega al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS las obras estén en buenas condiciones y en buen estado y de conformidad en todos los aspectos con los requisitos de este contrato y con las instrucciones del Interventor. Dentro del mismo término, la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del proyecto son obligaciones a cargo del CONCESIONARIO quien será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS por falta de señalización, o por deficiencia en ella, por su negligencia o culpa grave debidamente comprobados. La señalización temporal durante la etapa de Construcción para la prevención de riesgos de los usuarios y personal que trabaja en las obras y la señalización informativa y preventiva del proyecto durante la etapa de operación, debe cumplir con las estipulaciones y especificaciones del Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, y de las resoluciones vigentes sobre la materia expedidas por el Ministerio de Transporte. **PARAGRAFO PRIMERO. NIVEL DE SERVICIO DURANTE LA ETAPA DE OPERACION.** Durante la ejecución de la etapa de Operación, el funcionamiento del proyecto se ajustará a lo establecido en el Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas (Capítulo III del Pliego de Condiciones). El CONCESIONARIO se obliga a mantener el proyecto con un nivel de servicio que alcance una calificación mínima de cuatro (4) puntos, conforme a las "Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas", que forman parte del Pliego de Condiciones. Las revisiones se efectuarán cada cuatro (4) meses.

- 2.3. A su vez, el numeral segundo del Manual de Operaciones de nuestra concesionaria vial, establece los servicios de atención a los usuarios, como se aprecia en la fotografía de abajo.



2.- SERVICIOS.-

Los servicios se clasifican en servicios propios de la Concesión y servicios de atención a los usuarios.

2.A.- Los servicios propios son:

- Mantenimiento de la vía.
- Operación y seguimiento del tránsito.
- Control del peso de vehículos de carga.
- Operación de los puestos de cobro de peaje.
- Vigilancia de las instalaciones.

ES FIEL COPIA DEL ORIGINAL QUE
EN EL ARCHIVO DE LA UNIDAD
CONTRATACION DEL INSTITUTO N
DE VIAS.

10 NOV 1994

Estos servicios son esenciales y no tienen cobro directo al usuario, salvo la cuota de peaje.

2.B.- Los servicios de atención a los usuarios son:

- Remoción de vehículos averiados.
- Remoción de víctimas de accidentes.
- Servicios sanitarios.
- Primeros auxilios a vehículos.
- Primeros auxilios a personas.
- Servicios de suministros de bienes para operación de vehículos.
- Servicios de venta de alimentos.

- 2.4. Como puede verse las obligaciones de la concesionaria, en cuanto a los vehículos que transitan por la carretera, se limitan a mantener la vía en estado de ser transitada por estos con relativa seguridad.
- 2.5. Ahora, cuando ha sucedido un evento, sea una avería o accidente, la Concesionaria está obligada a prestar algunos servicios a los vehículos y/o los ocupantes de estos: Es así, que *debe retirar de la vía los vehículos averiados y para tal fin cuenta con grúas*; de igual forma, en caso de que un vehículo se vare, el operador vial debe prestar “primeros auxilios vehiculares”, es decir, ayudar a desvarar el automotor, siempre y cuando sea posible hacerlo con los recursos disponibles. Por otra parte, la Operadora vial, presta servicios a las personas como atención de víctimas de accidentes, servicios sanitarios, venta de alimentos y otros conexos; pero de ninguna manera existe obligación de prestar servicios de revisión mecánica preventiva de vehículos.
3. A lo que sí está obligada la concesionaria, es a prestar los servicios en forma oportuna después de ocurrido un accidente. 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 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).

4. Así pues, es claro entonces que Coviandes no está llamada a verificar si los usuarios de la vía, esto son: los conductores, propietarios y en general, los responsables de cada automotor, hacen o no bien la tarea que les corresponde como guardianes jurídicos y/o material de sus vehículos. El artículo tercero de Código Nacional de Tránsito determina con absoluta claridad, quienes son autoridades de tránsito en Colombia: ...**“[ARTÍCULO 3°. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes: El Ministerio de Transporte, Los Gobernadores y los alcaldes, Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital. La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras, Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial, La Superintendencia General de Puertos y Transporte, Las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o. de este artículo, Los agentes de Tránsito y Transporte]”**... No aparece dentro de esta lista de autoridades, las operadoras viales, por lo que no nos corresponde regular el tránsito o requerir en forma alguna, por ninguna razón, a los conductores que transitan por nuestro corredor vial.
5. Pese a que los concesionarios viales no son, ni autoridad de tránsito, ni los guardianes de los vehículos que transitan por las carreteras a su cargo, en el caso que nos ocupa -sin que esto implique una vigilancia del estado mecánico o de funcionamiento de los vehículos- podemos asegurar que los sistemas de radares y las cámaras instaladas a lo largo del corredor vial [no] detectaron, en el paso del vehículo siniestrado, desde el momento del ingreso del mismo a la carretera a nuestro cargo hasta metros atrás del sitio del accidente, que el conductor del vehículo siniestrado hubiera cometido infracción de tránsito alguna, lo que no implica que en un momento determinado la falta de mantenimiento del vehículo haya provocado fallas mecánicas o de su sistema de frenos, los cuales llevaron a ocasionar el accidente, hecho por el cual no podemos responder.

En el siguiente registro fotográfico, tomado de los videos de las cámaras apostadas a lo largo de la vía, podemos apreciar el paso del vehículo por varios sectores de la carretera.



Foto 202. Paso del vehículo por el inicio de la concesión.



Foto 204. Paso del vehículo frente al Puesto de Control Boquerón II.



Foto 205. Paso del vehículo por el radar del K10+940, no aparece registro de exceso de velocidad.



Foto 206. Paso del vehículo por el frente del puesto de Control de la Policía, pero no fue detenido para hacer operativo de control.



Foto 207. Paso del vehículo frente al puesto de control de SOS-Contingencias, pero no se detiene en el lugar.



Foto 208. Paso del vehículo por el sitio del radar de velocidad del K18+000, no hay registro de exceso de velocidad.



Foto 209. Paso del vehículo por la zona de abastecimiento.



Foto 210. Paso del vehículo por la zona de Báscula, hay presencia de un Agente de Tránsito en el Sitio.



Foto 211. Paso del vehículo por la intersección puente Real, no hay reporte del exceso de velocidad en el radar del K25+000.



Foto 212. Paso del vehículo por el radar de velocidad, no hay registro de exceso de velocidad por parte del vehículo.



Foto. 213. Paso del vehículo por la estación de Peaje Puente Quetame.



Foto 214. Paso del vehículo por el sector del Radar del K55+000, el equipo no registró exceso de velocidad.

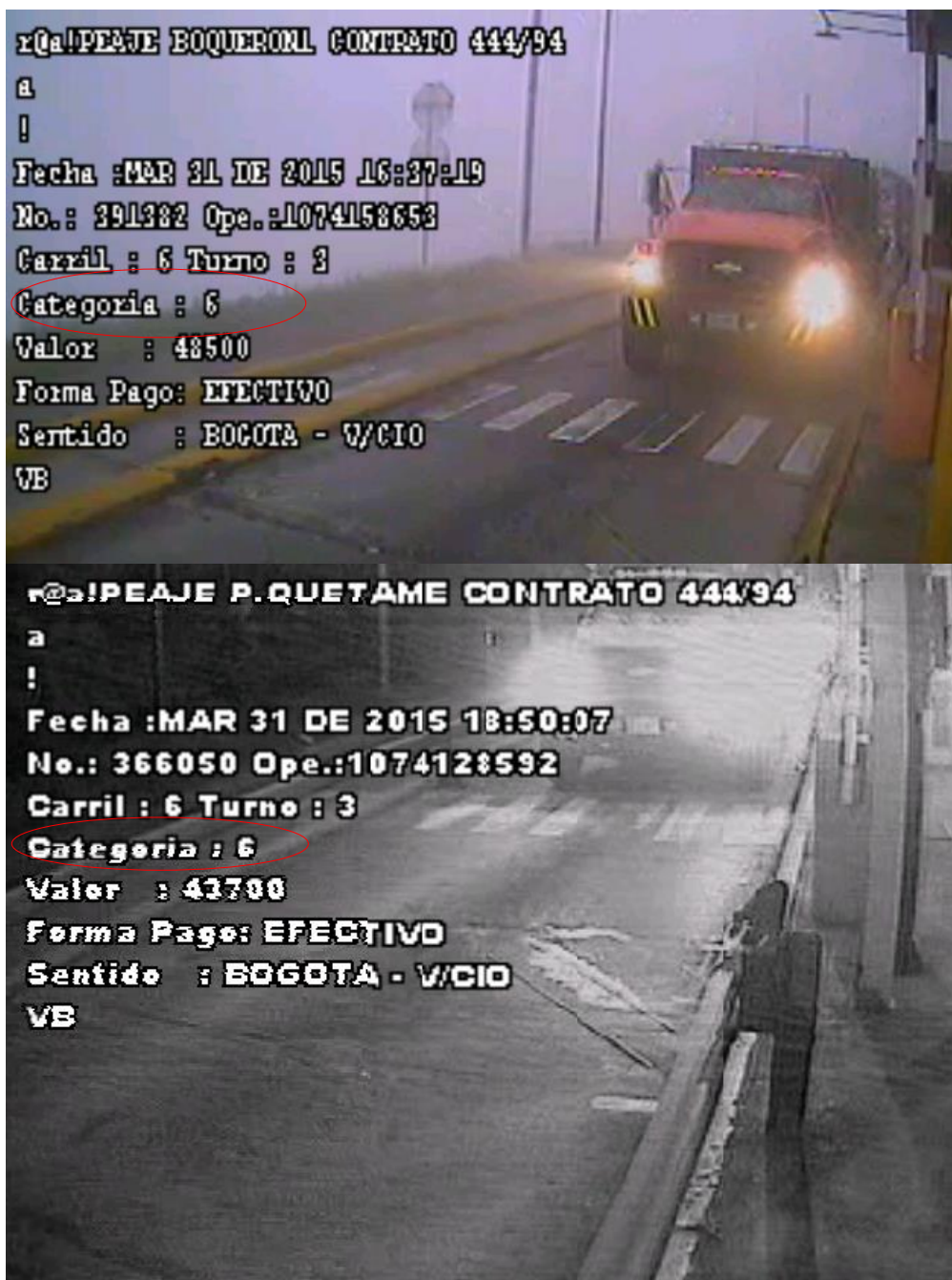
Reiteramos, que aunque las cámaras se encuentran instaladas para vigilar el tránsito en general, y no el estado mecánico de los vehículos, en todas y cada una de las anteriores fotografías se detecta que el vehículo llevaba la totalidad de las llantas de sus cinco ejes rodando sobre la carpeta asfáltica. Destacamos el paso del vehículo por los peajes de Boquerón y Puente Quetame, en los que se evidencia que llevaba las llantas sobre el piso, lo cual es corroborado por los sensores de ejes, instalados en el piso de cada carril que conduce a cada caseta de peaje, instalados antes y después de cada caseta.



A su vez, la persona encargada de la operación de cada caseta de peaje debe categorizar cada vehículo manualmente, contando los ejes que lleva sobre el piso: Esta categorización se hace con base en la tabla o relación de categoría vehicular existente. Para el caso que nos ocupa, el camión fue clasificado en la sexta categoría, esto es, la correspondiente a los vehículos que llevan sobre el suelo, cinco ejes (2 de la unidad tractora y 3 del semiremolque). De igual forma, la categorización que haga a simple vista el operario del peaje tiene, necesariamente que estar en acuerdo con el sensor de ejes (sensor de presión), pues la forma manual de categorización está integrada al de detección de ejes central, de tal forma que, si hay una discrepancia

entre lo digitado por el operario y lo detectado por el sensor de ejes, el computador crea un conflicto que impide expedir el recibo de pago y alzar la talanquera para dar paso al vehículo.

6. En el presente caso, como se evidencia en las fotografías de abajo, el vehículo fue categorizado, en ambos peajes: Boquerón y Guayabetal) en la sexta categoría, esto es que llevaba cinco ejes sobre el piso.



8. Aunque reitero una vez más, no es de nuestra incumbencia, también se puede apreciar en todas o gran parte de las fotografías que el semirremolque llevaba la totalidad de las llantas sobre el piso, por lo que en el inexistente evento de que la operadora vial tuviese el deber de custodiar los vehículos desde el punto de vista mecánico, tampoco habría habido oportunidad de evitar que el conductor de este, a sabiendas de las fallas mecánicas en las que transitaba, hubiese continuado su camino.



9. Es en realidad absurdo pretender imputar responsabilidad a la operadora vial y a cualquier otra persona por la falta de mantenimiento de los vehículos, a cargo de los guardianes jurídicos y materiales de estos, máxime cuando a sabiendas de la existencia de dichas fallas, esos guardianes deciden enviarlos a recorrer las carreteras colombianas. Quien debe entrar a responder por los daños ocasionados a los demandantes, ajustados a la realidad no a su ambición, son los guardianes del camión siniestrado, incluidos los terceros responsables.
10. De hecho, en el presente caso, Coviandes SAS, quien fue una víctima más del accidente, sufrió daños en la infraestructura vial por la suma de \$2.231.000, los cuales fueron indemnizados (pagados), por Allianz Seguros SA, aseguradora del vehículo siniestrado en la suma de \$1.131.000, quedando a cargo del asegurado, es decir a cargo del propietario y guardián del vehículo AGENCIA LOGISTICA DEL CARIBE SAS, la suma de \$1.100.000, los cuales también nos fueron pagados por esta sociedad. (ver fotografías de los pagos realizados)



Allianz Seguros S.A.
Allianz Seguros de Vida S.A.

COVIANDES S.A.

BOGOTÁ

mod: SN258013_10055.1
Fecha: 2 de Agosto de 2016
Siniestro: 034192058
Asunto: Comunicación pago por transferencia

Señores,

Nos es grato comunicarle que hemos efectuado la transferencia bancaria que se indica a continuación:

Transferencia: 010011818
Banco/Caja: Banco de Bogota
Cuenta N°: 0001-0000-299086587 - Cuenta Corriente

Por concepto del servicio:

Factura: PAGO RCE DDV	Valor Bruto: 1.131.000,00
Póliza: 02161219500004	Siniestro: 034192058
Producto: Auto Colectivo	Fecha Siniestro: 31/03/2015
	Valor Neto: 1.131.000,00

Si tiene alguna inquietud al respecto, por favor comuníquese a través de nuestra línea de pagos.

Cordialmente,
Allianz

NÚMERO DE CUENTA / PRODUCTO	☐ Ahorros
299086587	☒ Corriente
	☐ Tarjeta de Crédito
VALOR TRANSACCIÓN	
\$ 1.100.000	
Banco de Bogota 221 Centro Comerc 03/10/2016 3:40 PM Horario Norm CUENTA *****6587CEO 1762B.BTA CONCESIONARIA VIAL DE Tran:7 Vr.Efectivo:1,100,000.00 Usu:93 Vr.Cheq: 0.00 Cant:0 Valor Total:1,100,000.00 CSW722102 Cod. 201610031542000700 Comision:11,200.00_0.00 0700 CONE	
Antes de retirarse de la caja verifique que la información impresa en el timbre de este formato sea correcta y que el valor registrado corresponda al valor ordenado por usted. Este recibo solo es válido con el timbre de máquina registradora.	

- COPIA PARA EL CLIENTE O USUARIO

11. Es decir, Coviandes SAS, lejos de ser responsable de las fallas mecánicas que presentaba el vehículo siniestrado (placas UFS 855),



imputables a sus guardianes, también sufrió daños y perjuicios y por tanto no puede ser víctima y causante de los daños a la vez.

- 12.** Por último, es preciso aclarar que 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, limitadas a las condiciones de la vía y la señalización adecuada, minimizando los riesgos propios del tránsito derivados del estado de la vía y la señalización adecuada y por ninguna razón, les está permitido, intervenir en el tránsito automotor, salvo que las condiciones de la vía, aconsejen cerrar la carretera, tema que está a cargo de las autoridades de Tránsito y no de la operadora vial.

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 la operadora vial tenga el deber de custodiar de ninguna forma los vehículos que transitan por la carretera a su cargo, ni menos aún, que sea la guardiana jurídica o material de dichos vehículos. Por el contrario, cada conductor, pasajero o vehículo que transita por cualquier carretera colombiana asume todos y cada uno de los riesgos propios del tránsito, lo que exime de responsabilidad a mi patrocinada.

A los hechos:

Del hecho 1 al 9: No son hechos de la demanda, es la condición en que al parecer actúa cada uno de los demandantes. No conocemos el entorno familiar de las supuestas víctimas y en consecuencia nada nos consta. El actor debe probar las calidades en que actúa cada uno de los demandantes, la cuantía de los ingresos de las víctimas, etc. En conclusión, no se acepta ninguno de los hechos.

Al Hecho 10. No nos consta, lo ignoramos. El actor debe probarlo. No se acepta el hecho.

Al hecho 11: No nos consta, ignoramos el entorno general (familiar, laboral, etc), en que se desenvolvía el señor Néstor David Guzmán Cardona. El actor debe probarlo. No se acepta el hecho.

Al hecho 12: Aunque no nos constan las actividades realizadas por el señor Néstor David Guzmán Cardona, en las horas previas al momento de los hechos, ni tampoco de su vida anterior, de la documentación soporte del siniestro se deduce que viajaba en la buseta del Bolivariano, la cual impactó al vehículo de placas UFS855. No nos consta la hora del fallecimiento de la víctima.

Al hecho 13: Es cierto que el vehículo de placas UFS 855, conducido por el señor Gerardo Viveros, fue el causante del accidente.



Al hecho 14: Es cierto que la causa eficiente del accidente fue una falla mecánica del vehículo agresor, esto es el de placas UFS855, asociada, a la conducción del vehículo.

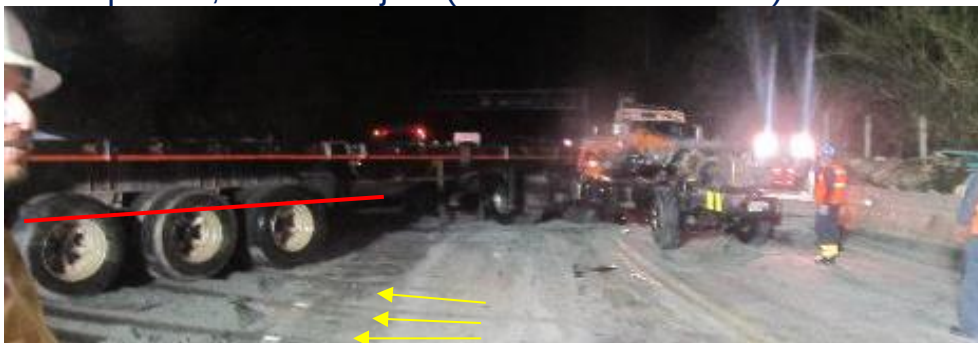
Al hecho 15: No es cierto, lo negamos. Como ya quedó escrito, el vehículo agresor transitó por la carretera a nuestro cargo en completa normalidad, desde su ingreso y hasta metros antes del accidente, tal como se desprende del registro fotográfico arriba señalado. Vale la pena aclarar, que en tratándose de semirremolques, concretamente de aquellos que pueden alzar uno de sus ejes (cuando transitan sin carga), el transitar con el sistema de frenos o de seguridad de un eje o troque suspendido, no es sinónimo de tener el eje levantado. Suspende para este caso es sinónimo de dejar sin funcionamiento algunos elementos de la seguridad del vehículo. Tema del exclusivo ámbito de los guardianes jurídicos y materiales de cada vehículo. Aunque no es función de la concesionaria velar por el estado mecánico de los vehículos que transitan por la vía, podemos decir con absoluta certeza que no es cierto que el camión transitara con un eje levantado, por las siguientes razones:

1. En el registro fotográfico que hace parte de esta contestación (visto en las páginas 5 a 9), se evidencia que por todo el corredor vial concesionado, incluido el paso por los peajes, el vehículo transitó con los ejes rodando sobre la carpeta asfáltica)
2. En las fotografías de abajo en blanco y negro, tomadas al informe mencionado en el hecho 23 de la demanda, esto es el elaborado por el señor GERMAN CAÑON BLANCO, se aprecia el semirremolque volcado en el lugar y momento del accidente, con las llantas hacia arriba. Si trazamos una línea por el borde superior de las llantas que hacen parte de los 3 ejes, vemos que no existe diferencia alguna entre la altura de los 3 pares de llantas, o sea que están niveladas, lo cual se constata con la quinta fotografía, en la que aparece un semirremolque con uno de los ejes levantado y en la que se evidencia un desnivel en el eje levantado, visible a simple vista.
4. El mismo ejercicio podemos hacer con las fotografías tomadas por Coviandes en el momento de atender el accidente. Si estas fotografías fueron tomadas en el mismo lugar de los hechos por el señor Cañón Blanco, entonces no habría para el momento del accidente, ningún eje levantado, como si lo está, en quinta fotografía, bajada de internet, de la página https://vehiculo.mercadolibre.com.co/MCO-456145061-trailer-con-estacas-para-tractomula-_JM. Obsérvese en esta quinta fotografía, que la línea de la sombra del semirremolque en el piso se encuentra paralela a las llantas del 3° y 2° eje y, no así con el 1° eje, el cual se encuentra levantado y lejos de la línea de la sombra mencionada.



5. Y, aún más, en la siguiente fotografía, tomada por Coviandes en el momento de atender el siniestro, se aprecia que una vez parado sobre sus llantas (en sentido normal el semirremolque), las llantas, no

solo están pisando el suelo, sino que muestran un arrastre parejo, de derecha a izquierda, de los 3 ejes. (ver flechas amarillas)



Al hecho 16: No es cierto, lo negamos, por las mismas razones que negamos el hecho 15.

Al hecho 17. No es cierto, lo negamos: Si bien la causa eficiente del accidente fue una falla en el sistema de frenos del tractocamión, en lo que respecta a la capacidad de carga de los vehículos de sexta categoría, es decir los que llevan 5 ejes rodando sobre el suelo, el camión siniestrado, no llevaba sobrecarga, pues los tres ejes que rodaban sobre la carpeta asfáltica, lo capacitaban para transportar hasta 41.510 kilos, de los cuales sólo transportaba 38.750 kilos, tal como se desprende de recibo de la báscula en el que fue pesado el vehículo (ver fotografía abajo), dentro de nuestra concesionaria vial.

CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES - COVIANDES S.A			
ESTACION PESAJE ALTO DE LA CRUZ			
BOGOTA- VILLAVICENCIO			
Recibo Número:		4182656	
Fecha y Hora de Entrada:		31/03/2015 17:50:37	
Empresa:		PUBLICO	
Producto:		OTROS PRODUCTOS	
Categoría:		C2-S3	
Ruta:		BOGOTA-VILLAVICENCIO	
Placa:		UFS855	
Peso Eje No 1:	5980	Peso Autorizado:	6000
Peso Eje No 2 y 3:	11310	Peso Autorizado:	11600
Peso Eje No 4, 5 Y 6:	21460	Peso Autorizado:	24000
Peso Total:	38750 Kg	Peso Autorizado:	41510
El Vehículo Transita con el peso Autorizado			
Comparendo : NO			
Policia: SI			
Usuario: I			
Observaciones:			


06/04/2015 16:05

En cuanto a que traía un troque trasero suspendido, ya nos hemos referido en el sentido de que lo que el camión podía llevara suspendido era un sistema de frenos interno y no el eje, obra de sus propietarios y/o guardianes y no de la Concesionaria Vial. También reiteramos que podemos constatar que el vehículo transitó por la carretera a nuestro cargo con las llantas correspondientes a los cinco ejes rodando sobre el piso o carpeta asfáltica.



Al hecho 18: No es cierto, lo negamos. Los demandantes sugieren que el tractocamión circulaba con un troque o eje suspendido como sinónimo de levantado, y eso no es lo que dice el informe del señor Cañón. Tener suspendido el sistema de frenos en uno de los troques o ejes es diferente a tener elevado o sin funcionamiento dicho eje. El camión circulaba, como ya está visto, con la totalidad de las llantas correspondientes a los cinco ejes, rodando sobre la carpeta asfáltica, y, según se desprende del informe mencionado, en uno de los ejes, le fue suspendido o quitado el sistema de frenos (tema que corresponde exclusivamente a quien es el propietario o guardián del vehículo). Por lo demás, es cierto que la falla en el sistema de frenos ocasionó finalmente el accidente, como se desprende de la siguiente certificación expedida por la Fiscalía Delegada ante los Juzgados Penales del Circuito.



UNIDAD SEGUNDA DE
FISCALIAS DELEGADAS ANTE LOS
JUZGADOS PENALES DEL CIRCUITO
FISCALÍA 18

2	5	3	3	5	6	1	0	1	2	8	1	2	0	1	5	8	0	0	0	6	
Dpto		Municipio			Entidad		Unidad Receptora					Año					Consecutivo				

EL ASISTENTE DE FISCAL II, ADSCRITO A LA FISCALIA 18 SECCIONAL
UNIDAD SEGUNDA DE VIDA

CERTIFICA:

Que en esta Fiscalía, se adelanta la indagación bajo radicado 253356101281201580006 indiciado AVERIGUACION RESPONSABLES por el punible de Homicidio Culposo en A. T, de quien en vida respondía al nombre de **YOLADYS PAOLA FONTALVO PACHECO** (Q.E.P.D.) C.C.1.045.230.310, por hechos de transito ocurridos en vía Bogotá - Villavicencio Km 55 + 250 jurisdicción del municipio de Guayabetal, cuando la hoy occisa se movilizaba en calidad de ocupante del vehículo TRACTOCAMION marca CHEVROLET, Placa UFS-855, Color NARANJA, Modelo 2003, No. Motor 9SZ13266, No. Chasis 9GDP7H1C23B222101, Tipo SEGUN REMOLQUE, Línea KODIAK 157, quien se colisiona contra varios rodantes que se desplazaban sobre la vía al parecer, por daño en su sistema de frenos, falleciendo en el lugar de los hechos, al sitio de se desplazó Laboratorio Móvil del Estación de Policía de Cáqueza quienes llevaron a cabo la diligencia de inspección técnica de cadáver, además de la realización de actos urgentes propios e inherentes para estos hechos,

Al Hecho 19: No nos consta la forma como los familiares del señor Néstor David Guzmán Cardona se enteraron del accidente.

Al hecho 20: No nos costa que clase de perjuicios sufrió la familia del ocioso, pero debe probase la relación parental de cada uno de los demandantes.

Al hecho 21: No es un hecho. Sin embargo, debemos aclarar que Coviandes es la encargada de que la vía se encuentre en condiciones adecuadas de ser transitada por los vehículos usuarios de la misma y de que haya la señalización necesaria en la carretera; como quiera que el accidente ocurrió por errores u omisiones imputables a la conducción y/o



mantenimiento del vehículo y no al estado de la vía, no nos asiste responsabilidad alguna en el hecho investigado.

Al hecho 22: No es un hecho, es un requisito de la demanda.

EXCEPCIONES DE FONDO:

Primera: Culpa o hecho de un tercero:

El accidente que nos ocupa tuvo como causa eficiente el estado mecánico del vehículo, asociado a una falla en sus frenos y a la conducción del mismo. En todo caso dicha causa eficiente es imputable a la conducción del vehículo en mal estado de funcionamiento y [no] al estado de la vía o a inexistentes obligaciones a cargo de la Concesionaria Vial, respecto de la falta de mantenimiento de los automotores que transitan por la vía. La obligación de la operadora vial se limita a mantener el corredor vial en buen estado de servicio, esto es, que los vehículos puedan desplazarse por el en relativas condiciones de seguridad, lo cual no incluye el estado mecánico de los mismos.

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

1. Como lo expresamos en el acápite de las consideraciones previas, en el contrato de Concesión, ni en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, ni en norma alguna, de ninguna categoría, existe la responsabilidad de la operadora vial de velar por el estado mecánico de los automotores que transitan por el respectivo corredor vial.
2. No obstante, en la vía Bogotá – Villavicencio existen gran cantidad de cámaras, con el exclusivo fin de vigilar la carretera desde el punto de vista de la circulación general de los vehículos, no para establecer el estado mecánico de los mismos. En otras palabras, las cámaras están dispuestas para detectar desde el Centro de Control, a donde llegan las imágenes de cada una de ellas, cuando exista un percance en la carretera como un accidente de tránsito, obstáculos en la vía, etc. De esta manera, cuando ocurre un accidente, es factible revisar mediante un dispendioso trabajo, el paso del o los vehículos siniestrados para establecer en general el comportamiento del vehículo dentro del corredor vial. Para el presente caso, fue posible ubicar el camión siniestrado en varios puntos por donde pasó y fue detectado por la respectiva cámara. Es así que podemos afirmar, que el camión tuvo un desplazamiento normal por nuestro corredor vial, al menos hasta donde fue captado por las cámaras, a pocos metros del lugar del accidente. Por esta razón podemos constatar, aunque no sea nuestra responsabilidad, que el semiremolque transitaba con la totalidad de las llantas (tres ejes), andando sobre la carpeta asfáltica, y en completa normalidad.

3. Ahora bien, reiterando que no es nuestra función verificar el estado mecánico de cada vehículo que pasa por la carretera, y, ni siquiera de aquellos en los que se pueda sospechar que transitan en mal estado mecánico, la resolución 4100 de 2004, establece un peso máximo por eje y por número de ejes que cada vehículo tiene. Es así como el semirremolque de placas R42888, se encuentra dentro de la categoría de vehículos no automotores de que habla el literal a, del numeral 2 del artículo 5 de la resolución 4100 de 2004, del Ministerio de Transporte.
4. De otra parte, de acuerdo a la configuración de los ejes, y según los literales A Y B del artículo 3 de la misma resolución, el vehículo se clasifica como 2S3, que significa lo siguiente: El primer número (2), significa que la unidad tractora o cabezote tiene 2 ejes (uno adelante y otro atrás); la letra S, significa que el tráiler es un semirremolque y el número 3 final, significa que ese semirremolque tiene 3 ejes; tema que se puede evidenciar a simple vista.



5. Entonces, si mediante una irresponsable y oculta acción de los guardianes del vehículo, estos resuelven modificarlo suprimiéndole internamente aditamentos y dejándolo visiblemente al exterior como si fuera original, no le corresponde a la Concesionaria vial, ni verificar el estado mecánico del vehículo, ni detectar las modificaciones ocultas, que le hayan hecho.
6. Como puede verse en las fotografías anexas, el tractocamión se ver transitando con los 3 ejes del semirremolque sobre el piso de la carretera y, así pasó por cada uno de los puntos donde Coviandes tenía contacto visual directo. Para no ser reiterativos, remitimos al acápite de consideraciones previas, en donde, entre otros argumentos, detallamos el paso del vehículo por los peajes, por la báscula y por varios puntos de la carretera con la totalidad de sus cinco ejes, rodando sobre el piso.



7. Basten estos argumentos para establecer que, de un lado, Coviandes no tenía la responsabilidad de velar por el mantenimiento mecánico de los vehículos que circulan por el corredor vial a su cargo, y, de otro lado el camión se desplazó por la carretera, observando las normas de tránsito, y con la totalidad de las llantas en el piso, por lo que no era posible detectar una anomalía oculta, en el funcionamiento mecánico del vehículo, para el inexistente caso de que tuviésemos esa obligación. Así las cosas, la causa eficiente del accidente es imputable en forma directa a los guardianes jurídicos y materiales del tractocamión quienes, según lo dice el experticio técnico, suprimieron interna y ocultamente, algunos elementos de los aparatos y omitieron darles mantenimiento adecuado para poder transitar por las carreras colombianas.
8. De otra parte, los hechos objeto del presente asunto, ya quedaron esclarecidos en sentencia de primera instancia, dictada por el Juzgado 31 Administrativo de Bogotá DC, dentro del proceso de Reparación Directa interpuesto por Ayde Rodríguez Vs Coviandes y Otros - Radicado: 110013336031-2017-00137-00, mediante el que la actora, representada por el abogado Julio Cesar Ochoa Corrales, identificado con cédula de ciudadanía No. 17.375.810 y Tarjeta Profesional No. 122.575, es decir el mismo abogado que obra como apoderado de los demandantes en el presente proceso, pretendía ser indemnizada por el fallecimiento de los señores **GERMÁN CABRERA MAYORGA** y **DANIELA CABRERA RODRÍGUEZ**, ocurrida en los mismos hechos objeto del presente proceso; Ese despacho dijo respecto de la causa eficiente del accidente, que nos ocupa: ...”[El problema jurídico, que le corresponde abordar al Despacho en esta oportunidad es: ¿si en el presente asunto se deben declarar administrativamente y patrimonialmente responsables a las demandadas, con ocasión del fallecimiento de los señores GERMÁN CABRERA MAYORGA (q.e.p.d.) y DANIELA CABRERA RODRÍGUEZ (q.e.p.d.), en accidente de tránsito sucedido el 31 de marzo de 2015, en la vía que de Villavicencio conduce a Bogotá, D.C., a la altura de Quebrada Blanca Km 55 más 240 metros, cuando la buseta de servicio público de placas SMB608, afiliada a la empresa Expreso Bolivariano en la que se desplazaban como pasajeros los causantes, fue violentamente impactada por el tracto camión de placas UFS 855... ...De acuerdo con las circunstancias tácticas y jurídicas del sub lite se advierte que las súplicas de la demanda no tienen vocación de prosperidad, por las razones de hecho y derecho que pasan a exhibirse:En conclusión el vehículo tracto camión de placas UFS 855 con el semirremolque R42888 al momento del accidente presentaba una deficiencia en el sistemas de frenos para una maniobra de reacción a una gran velocidad, es decir, que a pesar que los ejes que de la unidad tractora y el eje trasero del semirromolque



funcionaban perfectamente, no era suficiente para reaccionar de emergencia durante el descenso de la pendiente de la vía y detener el vehículo junto a la carga debido a la velocidad, sin embargo, existe la posibilidad que si el conductor hubiera tomado las medidas de precaución de regulación de la velocidad con el motor y dispositivos de seguridad del automotor, los frenos le hubieran ayudado un poco en la detención...” ...

RESPECTO DE LA VÍA. No se hallaron patologías en la vía que hubieran inferido en el accidente de tránsito. 7. La vía presenta señalización adecuada y suficiente para advertir a los usuarios de la misma los riesgos al transitar por este tramo. "(...)"... ... Despejado lo anterior, no cabe duda que

*la causa eficiente del daño, **fue el hecho de un tercero**, en este caso tanto del conductor del vehículo como de la empresa donde estaba afiliado Agencia Logística del Caribe, por ser conocedores de la condición mecánica del vehículo de placas UFS-855 como se evidencia en el informe antes aludido y que describe, eje delantero no presenta conjunto de sistemas de frenos y suspensión, siendo un riesgo inminente para transitar con carga, asociado a que el conjunto de sistemas de frenos no corresponden para los semirremolques porque es de recamaras sencilla y lo recomendable es el de recamara doble que es un mecanismo de seguridad para transportar carga impidiendo reaccionar a una gran velocidad, como la que soportaba cuando cogió la curva en pendiente y al frenar pierde el control, produciéndose el volcamiento.*

Así pues, no cabe duda alguna de que la causa eficiente del accidente está en la falla mecánica en los frenos del vehículo y en la conducción del mismo, hechos ajenos a las acciones, hechos y omisiones de Coviandes S.A.S., por lo que solicito que decrete la prosperidad de la presente excepción.

Segunda: Falta de juramento estimatorio.

El demandante guarda silencio respecto del juramento estimatorio de los presuntos perjuicios materiales a favor del menor Keiner David Guzmán, por lo que las pretensiones a favor de este menor han de tratarse conforme el artículo 97 del CGP.

Tercera: Transacción, falta de legitimidad para demandar por haber sido Indemnizados los demandantes por el causante del accidente y su aseguradora – Subrogación de las acciones y Pago total de la obligación.

En el presente asunto los demandantes: Danitza Angie Geraldine Domínguez Audor, el menor Keiner David Guzmán Domínguez, Ernesto Guzmán Padilla y Estella del Socorro Cardona Herrera fueron indemnizados en forma integral por los daños y perjuicios derivados del fallecimiento del señor NESTOR DAVID GUZMAN. Esta indemnización estuvo a cargo de la aseguradora de los causantes del daño (Logística del Caribe SAS, propietaria del vehículo agresor), de lo que se deriva, que: a) existe pago total de las indemnizaciones a que podían tener derecho los demandantes, b). Que quien es el verdadero responsable del daño, lo indemnizó, con lo cual reconoció su responsabilidad en el hecho, c). Que, ni en el contrato de transacción, ni en los memoriales en los que se anuncia la indemnización



integral, se hizo reserva alguna por parte de los indemnizados, y d). que, con esta indemnización, por ministerio de la ley, los demandantes subrogaron sus acciones a favor de la aseguradora Allianz Seguros y de Logística del Caribe. Sustento la presente excepción sobre la base de los mismos argumentos presentados en la excepción previa propuesta por Cosa Juzgada, falta de legitimidad para demandar por activa por Subrogación de las acciones y Pago total de la obligación, a los cuales, respetuosamente y atendiendo al cuidado y ahorro de los recursos naturales, remito al Despacho.

Cuarta: Genérica:

Solicito al señor Juez decretar la prosperidad de cualquier excepción que sin haber sido alegada, resulte probada dentro del proceso.

Sentencia Anticipada:

De no prosperar la expresión previa de Transacción, falta de legitimidad para demandar por haber sido Indemnizados los demandantes por el causante del accidente y su aseguradora – Subrogación de las acciones y Pago total de la obligación, ruego al Despacho dictar sentencia anticipada sobre la base encontrase probada la cosa juzgada, la transacción y la carencia de legitimación en la causa por pasiva, conforme al numeral tercero del artículo 278 del CGP.

Pruebas:

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

1. Las solicitadas por la parte actora.
2. 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.
3. Copia de Reglamento de operación.
4. Registro Fotográfico que hace parte de los memoriales de contestación de la demanda y de las excepciones.
5. Informe policial de accidente número 137870
6. Relación categoría vehicular COVIANDES SAS.
7. Derecho de petición dirigido a Seguridad Móvil SAS, operador de los peajes a cargo de Coviandes para el momento del accidente y su posterior respuesta.
8. Certificación de esperanza de vida para el año 2015.



9. Adjunto CD, con copia de la 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. - Juzgado Segundo Civil Municipal de Bogotá – Piloto – de Oralidad.
10. Formulario de Accidentes y/o daños a la vía 80027, que da cuenta de la ocurrencia del accidente.
11. CD, que contiene documento técnico, que se le entregó a la Superintendencia de Puertos y Transportes, en abril de 2015, por parte de Coviandes.
12. Memorial radicado por Danitza Angie Geraldine Domínguez Audor, el menor Keiner David Guzmán Domínguez, Ernesto Guzmán Padilla y Estella del Socorro Cardona Herrera ante la Fiscalía 18 Seccional de Villavicencio – Radicado: 253353101281201580006, en el que, dicen que fueron indemnizados en forma integral.
13. Memorial radicado en la misma fiscalía 18 Seccional de Villavicencio, suscrito por la apoderada de la Señora Danitza Geraldine, Ernesto Guzmán Padilla y Estella del Socorro Cardona Herrera, la abogada ANGELA MARIA LOPEZ CASTAÑO, en el que anuncia el Desistimiento de la acción en contra de los responsables del accidente en el que perdió la vida el señor NESTOR DAVID GUZMAN.
14. Contrato de transacción entre Alloianz Seguros SA y Danitza Geraldine, Ernesto Guzmán Padilla y Estella del Socorro Cardona Herrera.
15. Reclamaciones a Allianz Seguros SA y a Agencia Logística del Caribe SAS (deducible), por los daños ocasionados a la infraestructura vial Bogotá – Villavicencio por el vehículo siniestrado y copias de los pagos realizados por estas entidades.
16. Copia del Recibo de pesaje No. 4182656, hace parte del cuerpo de este memorial.
17. Sentencia dictada por el Juzgado 31 Administrativo de Bogotá DC, dentro del proceso de Reparación Directa interpuesto por Ayde Rodríguez Vs Coviandes y Otros - Radicado: 110013336031-2017-00137-00.
18. Derecho de petición dirigido a agencia logística del caribe y a Allianz.



19. Prueba trasladada. Adjunto Cd que contiene la audiencia de pruebas (artículo 373 CGP), practicada por el Juzgado 31 Administrativo de Bogotá DC, el día 7 de febrero de 2019 dentro del Proceso de Reparación Directa interpuesto por Ayde Rodríguez Vs Coviandes y Otros - Radicado: 110013336031-2017-00137-00, en el que la parte actora, fue representada por el abogado Julio Cesar Ochoa Corrales, identificado con cédula de ciudadanía No. 17.375.810 y Tarjeta Profesional No. 122.575; audiencia en la que se le recibió el testimonio del señor Heli Fernando Castillo Peña CC79.707.729, que versó sobre los mismos hechos que aquí se pretenden probar. Ruego al señor Juez, de estimarlo necesario, ordenar la contradicción de la prueba, y, si fuera del caso, oficiar al Juzgado 31 Administrativo para que aporte el video de la audiencia de pruebas señalada.

20. Solicito al Despacho fijar 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 80027, 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.

- a. Rafael Hernando Reyes Muñoz CC17.189.234.
- b. Heli Fernando Castillo Peña CC79.707.729

Objeción de la estimación de los perjuicios

Objeto la estimación de los perjuicios realizada por el actor sobre la base de los siguientes argumentos:

1. Manifiesta el actor bajo la gravedad del juramento que la estimación razonada de demanda es de \$344.250.000 pesos a favor de la demandante Claudia Daniza Angie Geraldine Dominguez, cuando de acuerdo con los guarismos con los que se planteó la demanda, las pretensiones a favor de ella, llegan a un máximo de \$283.500.000, aproximadamente, por las siguientes razones:
2. La esperanza de vida para los hombres, certificada por el DANE para el año 2015 era de 70.95 años (aproximadamente 71 años). Si, al 31 de marzo de 2015, el señor NESTOR DAVID GUZMAN, contaba con 30 años (nació el 12 de marzo de 1985), entonces su expectativa de vida sería de 71 años, menos 30, ya vividos, es decir 41 años (492 meses), y no 45 (540 meses), como lo pretende el demandante. Así las cosas, la presunta indemnización de la señora Daniza, se reduce a \$313.650.000 ($\3673500×492 meses), y no a los \$344.250.000, que, bajo la gravedad del juramento, dijo la demandante en la



estimación de los perjuicios, lo cual excede ostensiblemente la presunta indemnización.

3. Por otra parte, el demandante guarda silencio respecto del juramento estimatorio de los presuntos perjuicios materiales a favor del menor Keiner David Guzmán, por lo que las pretensiones a favor de este menor han tramitarse conforme el artículo 97 del CGP.

Por otra parte, aunque la estimación de los perjuicios no ha de hacer relación al daño inmaterial, no se encuentra acreditado, como lo exige la jurisprudencia, que el perjuicio realmente existió para cada uno de los demandantes. Así las cosas, al perjuicio estimado debe restársele las sumas sin soporte alguno o la de aquellos demandantes que no cumplen con los requisitos formales exigidos por la jurisprudencia para acceder a la indemnización.

De las pruebas del demandante:

Solicito que las siguientes pruebas del acápite de la demanda B. DOCUMENTALES QUE SE SOLICITAN POR OFICIOS, sean rechazadas de plano, sobre la base de los siguientes argumentos:

1. Sobre la prueba del numeral primero: DOCUMENTOS QUE SE SOLICITAN POR OFICIOS (B1), relacionada con oficiar al INVIAS para que informe en detalle al Despacho el número de peajes existentes en el momento de la ocurrencia del accidente, entre la ciudad de Cartagena y el sitio denominado Quebrada Blanca, tenemos que esta prueba es superflua, inconducente e impertinente por las siguientes razones:
 - 1.1. En primer lugar, no es al INVIAS quien le correspondería certificar la existencia de los peajes por cuanto toda la vía, desde Cartagena hasta Quebrada Blanca, se encuentra concesionada.
 - 1.2. En el presente proceso no están demandados los operadores viales existentes en la carretera Cartagena – Bogotá y por tanto nada se consigue y a nada conduce la información solicitada.
 - 1.3. Esta prueba pudo haber sido arrimada al proceso por el demandante a través de un derecho de petición dirigido a quien deba suministrar la información. La solicitud de esta prueba contraviene el numeral 10 del artículo 78 y el inciso segundo del artículo 173 del CGP
2. Por las mismas razones esgrimidas en el punto anterior solicito que se rechace la prueba solicitada del numeral segundo: DOCUMENTALES QUE SE SOLICITAN POR OFICIOS (B2), relacionada con que el INVIAS certifique sobre el número de básculas entre las ciudades de Cartagena y el sitio Quebrada Blanca.



3. Por las mismas razones esgrimidas en el punto número uno solicito que se rechace la prueba solicitada del numeral tercero: DOCUMENTALES QUE SE SOLICITAN POR OFICIOS (B3) relacionada con oficiar AL DIRECTOR DE LA POLICIA NACIONAL, para que aporte las tirillas de los pesajes de cada una de las básculas existentes entre ciudades de Cartagena y el sitio Quebrada Blanca.
4. En el proceso existe una tirilla del pesaje del vehículo siniestrado emitida por la báscula instalada dentro del corredor vial a cargo de Coviandes, en el que claramente dice que el vehículo llevaba un peso de 38.750 Kilos, y que tenía una capacidad de carga de 41.510 kilos.
5. Solicito que se rechace la prueba del numeral cuarto: DOCUMENTALES QUE SE SOLICITAN POR OFICIOS (B4) dirigida al Director General de la Policía para que explique en detalle y con destino al proceso la razón por la cual los efectivos de esa entidad el día de los hechos, no ejecutaron las acciones o adoptaron las medidas para inmovilizar el vehículo de placas UFS 855, por las siguientes razones:
 - 5.1. La solicitud contiene una afirmación que ni es cierta, ni está probada dentro del proceso. En la pregunta el actor da por hecho que el camión siniestrado transitaba con uno de los troques o ejes traseros levantados. Tener suspendida el sistema de frenos de uno de los ejes del rodante, no es igual, ni equivalente a transitar con ese mismo eje levantado. En este sentido la pregunta formulada en la prueba es mal intencionada, de mala fe, pues en ningún aparte de las pruebas, aparece siquiera, de lejos insinuado que el camión transitara con el troque o suspensión levantados.
 - 5.2. Esta prueba, guardados los anteriores comentarios, pudo haber sido arrimada al proceso por el demandante a través de un derecho de petición dirigido a quien deba suministrar la información. La solicitud de esta prueba contraviene el numeral 10 del artículo 78 y el inciso segundo del artículo 173 del CGP.
6. Por las mismas razones ya expuestas en el anterior numeral 4°, solicito que se rechace de plano la prueba: DOCUMENTALES QUE SE SOLICITAN POR OFICIOS (B5), en la que la actora solicita mal intencionadamente, de mala fe, que el Gerente de Coviandes de cuenta de lo que el da por hecho, que el camión transitaba con el troque levantado, sin estar, reitero, insinuado siquiera en el proceso.
7. De igual forma solicito que se rechace la prueba: DOCUMENTALES QUE SE SOLICITAN POR OFICIOS (B7), relacionada con oficiar al Jefe de Recursos Humanos de la IV división del Ejército Nacional con sede en Villavicencio – Meta, para que informe cargo y salario devengado por NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA, toda vez que esta prueba pudo haber sido arrimada al proceso por el demandante a través de un derecho de petición dirigido a quien deba suministrar la



información. La solicitud de esta prueba contraviene el numeral 10 del artículo 78 y el inciso segundo del artículo 173 del CGP.

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-60Of305 de la ciudad de Bogotá DC, Email: gerencia@impactoabogados.co – joseamoralesabogados@gmail.com, a donde solicito sea notificados las providencias que emanen del Despacho.

Del señor Juez,

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

Bogotá D.C, julio de 2.020.

Doctor

Alejandro Bonilla Aldana.

JUEZ SESENTA ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ D.C
E. S. D.

MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA
No. 11001334306020170016500

DEMANDANTE: DANITZA ANGIE GERLADINE DOMINGUEZ
AUDOR Y OTROS.

DEMANDADOS: NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE Y
OTROS.

MANUEL FERNANDO RODRIGUEZ VASQUEZ, identificado como aparece al pie de mi firma, domiciliado en Bogotá D.C., actuando como apoderado especial de **LIBERTY SEGUROS S.A.**, según sustitución allegada al Despacho en el momento de la notificación, igualmente domiciliada en Bogotá D.C., me permito descorrer el término dado para **CONTESTAR EL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA**, realizado por el **La Concesionaria Vial de los Andes S.A.S – COVIANDES SAS**, conforme al auto que acepta tal del estado del 14 de febrero de 2020 y notificado el 02 de marzo de 2020 de los corrientes, en los siguientes términos.

1. EN CUANTO A LOS HECHOS DE LA DEMANDA

En relación con los hechos narrados en el escrito de la demanda, me permito manifestar que a **LIBERTY SEGUROS S.A.**, **NO LE CONSTAN NINGUNO DE LOS HECHOS EXPUESTOS**, puesto que, ninguno de los hechos expuestos le fue notificado a mi representada.

2. EN CUANTO A LAS PRETENSIONES

Nos oponemos a las pretensiones, toda vez que debe ser probada la responsabilidad de los demandados, por lo cual, nos acogemos a lo probado en la litis.

3. EN CUANTO A LOS HECHOS DEL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

Respecto del **Hecho 1**, es **CIERTO** conforme se vislumbra de la documental aportada.

El **Hecho 2**, es CIERTO teniendo en cuenta la documental aportada.

El **Hecho 3** es CIERTO, conforme se aprecia en el plenario.

El **Hecho 4**, es cierto, teniendo de presente que el asegurado y beneficiario es la Sociedad Concesionaria Vial de los Andes S.A.S.

El **Hecho 5**, es CIERTO teniendo en cuenta la documental aportada.

El **hecho 6**, Me permito constestar que NO nos consta este hecho y por lo tanto no atenemos a lo probado en el proceso.

El **hecho 7**, Me permito constestar que No nos consta este hecho y por lo tanto nos atenemos a lo probado en el proceso

4. FUNDAMENTOS DE DEFENSA.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 1077 del Código de Comercio “El asegurador deberá demostrar los hechos o circunstancias excluyentes de su responsabilidad”, en la cual se exige que la carga de la prueba debe ser demostrable para que pueda demostrarse su responsabilidad y por tanto, dar lugar al pago de las indemnizaciones asegurado en la póliza.

5. EXCEPCIONES Y MEDIOS DE DEFENSA DE LIBERTY SEGUROS S.A

5.1. INEXIGIBILIDAD DEL SEGURO POR AUSENCIA DE PRUEBA DEL SINIESTRO IMPUTABLE AL ASEGURADO – AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD DEL ASEGURADO.

El seguro expedido por mi representada, se contrae a indemnizar los hechos ocurridos de la responsabilidad civil extracontractual en que incurra, por lesiones o muerte a personas y /o daños a bienes de terceros, causados durante el giro normal de las actividades del asegurado dentro del territorio colombiano y derivado de la construcción, operación y mantenimiento de obras en la vía concesionada Bogotá –

Villavicencio de conformidad con el contrato de consesión 444 de 1994 y todas sus actas de acuerdo.

En este sentido, los hechos que dieron origen a la demanda, se refiere al siniestro en la cual perdió la vida el señor NESTOR DAVID GUZMAN CARDONA, sobre la vía Villavicencio – Bogotá D.C, cuando la buseta de placas SMB608, fué impactada por el tracto camión de placas UFS855, conducido por el mismo, pretendiendo sea reconocida la indemnización por perjuicios morales, perjuicios materiales y daño emergente y daño a la vida de relación.

Ademas, los demandantes indican que el hecho constituye a una falla del servicio vial, en el sentido que el vehículo venía con sobrecarga, presentaba graves fallas mecánicas e incumplía con las normas de tránsito, como consecuencia de la omisión de las entidades demandadas.

Así las cosas, en la litis, no se encuentra probado que la Consecionaria Vial de los Andes S.A.S – COVIANDES S.A.S., es responsable del siniestro de fecha 31 de marzo de 2015, por tanto las pretensiones no están encaminadas a prosperar, es pertinente que primero se declare que el asegurado, es reponsable del hecho y que los mismos se encuentren cubierto por el seguro.

Al respecto de lo señalado, la Jurisprudencia ha señalado:

De cara al seguro de responsabilidad civil extracontractual es preciso anotar como lo señalo la honorable corte suprema de justicia en sentencia 10 de febrero de 2005, Magistrado Ponente, Jaime Alberto Arrubla, *“Empero el buen suceso de la precitada acción está supeditado principalmente a la comprobación de los siguientes supuestos: 1) Existencia de un contrato en el cual se ampara la responsabilidad del asegurado, porque solo en cuanto a dicha responsabilidad sea objeto de la cobertura brindada por el contrato, estará obligado el asegurador a abonar a la víctima, en su condición de beneficiaria del contrato de seguro, la prestación prometida y 2) la responsabilidad del asegurado frente a la víctima, y la magnitud del daño a ella irrogad, pues el surgimiento de una deuda de responsabilidad a cargo de aquel es la que determina el siniestro, es esta clase de seguro.”*

Por tal razón el citado precepto (art 1127 y 1133) del código de comercio en su segunda parte concordado con el artículo 1077 del mismo ordenamiento, que de manera general radica en el asegurado o beneficiario, según corresponda, la carga de la prueba del siniestro y de la cuantia de la pérdida, prevé, que para atender esta, para comprobar su derecho ante el asegurador, el perjudicado *“en ejercicio de la*

acción directa podrá en un solo proceso demostrar la responsabilidad del asegurado y demandar la indemnización del asegurador” suministrando necesariamente, además de la prueba de los hechos que determinan la responsabilidad del asegurado”

Consecuencia de lo expuesto, y bajo esta premisa, es necesario analizar si en el caso en concreto, se han configurado los elementos primarios de la responsabilidad en cabeza del asegurado, por lo cual se evalúa:

1. El daño.
2. La conducta del agente y
3. El nexo de causalidad entre los dos elementos anteriores

Así las cosas, para el caso en particular no se tiene probado el daño como elemento determinante de responsabilidad de mi poderdante, razón por la cual se hace IINEXIGIBLE el contrato de seguro.

5.2. PRESCRIPCION DEL CONTRATO DE SEGURO.

Para el caso en particular, respecto de la prescripción de las acciones que se derivan del contrato de seguro, el código de comercio colombiano en su artículo 1081 dispone:

“ARTÍCULO 1081. PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES. *La prescripción de las acciones que se derivan del contrato de seguro o de las disposiciones que lo rigen podrá ser ordinaria o extraordinaria. La prescripción ordinaria será de dos años y empezará a correr desde el momento en que el interesado haya tenido o debido tener conocimiento del hecho que da base a la acción. La prescripción extraordinaria será de cinco años, correrá contra toda clase de personas y empezará a contarse desde el momento en que nace el respectivo derecho.*

Estos términos no pueden ser modificados por las partes.”

Ahora bien, la prescripción “es el fenómeno mediante el cual el ejercicio de un derecho se adquiere o se extingue con el solo transcurso del tiempo de acuerdo a las condiciones descritas en las normas que para cada situación se dicten bien sea en materia adquisitiva o extintiva”¹

¹ Consejo de Estado Sección Segunda, Sentencia 27001233300020130034601 (03272014) Jul. 9/15

En materia de seguros, esta figura entra en contacto con la realización del siniestro, haciéndose con esto exigible la condición obligacional de la Aseguradora; dicha prescripción limita el tiempo que tiene la entidad estatal para hacer efectiva su garantía contra la aseguradora, es decir, para tomar las medidas tendientes a recibir la indemnización derivada del seguro.

El precepto legal aplicable para la prescripción de acciones derivadas del contrato de seguros se encuentra consagrado en nuestro código de comercio en los siguientes términos:

“ARTÍCULO 1081. <PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES>. La prescripción de las acciones que se derivan del contrato de seguro o de las disposiciones que lo rigen podrá ser ordinaria o extraordinaria. La prescripción ordinaria será de dos años y empezará a correr desde el momento en que el interesado haya tenido o debido tener conocimiento del hecho que da base a la acción. La prescripción extraordinaria será de cinco años, correrá contra toda clase de personas y empezará a contarse desde el momento en que nace el respectivo derecho.

Estos términos no pueden ser modificados por las partes.”

En la Litis que nos ocupa el término de prescripción del contrato de seguro comienza a correr desde el momento de realización del supuesto siniestro, esto es desde el 31 de marzo de 2015. Así las cosas, en el escenario hipoteco en que estuviese soportado la existencia de la garantía vigente para la época de los hechos y su cobertura al momento de la ocurrencia del suceso, el término de prescripción ordinaria se agotaría desde el pasado 31 de marzo de 2017, fecha en la cual no existe reclamación directa o judicial por parte del afianzado por los hechos objeto del presente debate.

Y aún cuando resultare aplicable la figura de la prescripción extraordinaria, que en este caso no resulta de por cierto procedente, también ya operó desde el pasado 31 de marzo de 2015, fecha en la cual, si bien es cierto se podría haber generado la interrupción de la prescripción a partir de esa fecha conforme lo dispuesto en el artículo 94 del C.G.P. – Ley 1564 de 2012, dado que, al parecer, se surtió la notificación a cada una de las demandas antes del año siguiente a su interposición². Con lo cual, la interrupción de la prescripción sólo se predica respecto de estas, pero no del llamado en garantía Liberty Seguros S.A., pues la notificación del auto de fecha 14 de febrero de 2020 a mi poderdante, se dio mucho después del término del año que tenían los sujetos procesales para

² 24 de noviembre de 2.014 y 27 de agosto de 2.015, respectivamente.

beneficiarse de la interrupción, por cuanto la notificación a mi representada se dio a partir del 02 de marzo de 2020, lo que permite reafirmar entonces que la prescripción extraordinaria de cualquier acción derivada del contrato de seguro operó para el caso en particular se predica a partir del 31 de marzo de 2015.

4.6. INEXISTENCIA DE OBLIGACION DE PAGO LIBERTY SEGUROS S.A., PORQUE EL CONTRATO DE SEGURO NO PUEDE SER UNA FUENTE DE ENRIQUECIMIENTO.

En concordancia con lo expuesto debemos recordar que el contrato de seguro es un contrato de mera indemnización y jamás podrá constituir fuente de enriquecimiento, manifestaciones que constituyen el principio indemnizatorio que gobierna el contrato de seguro de daños y que encuentra respaldo legal en el artículo 1088 del código de comercio así:

“Respecto del asegurado, los seguros de daños serán contratos de mera indemnización y jamás podrán constituir para él fuente de enriquecimiento. La indemnización podrá comprender a la vez el daño emergente y el lucro cesante, pero éste deberá ser objeto de un acuerdo expreso.”

Reiteradamente la Corte Suprema de Justicia ha manifestado sobre los límites que establece el principio indemnizatorio como figura reguladora y justa medida de las indemnizaciones derivadas del contrato de seguro, lo siguiente:

“De igual modo, ha sostenido la Sala “Tratándose como se mencionó”, de un seguro de daños, regido por el principio indemnizatorio consagrado en el artículo 1088 del código de comercio, el de cumplimiento tiene por objeto resarcir al asegurado, en todo o en parte, el detrimento patrimonial experimentando como consecuencia del acaecimiento del siniestro, entendido este a términos del artículo 1054 Ib., como la realización del riesgo asegurado, por manera que no puede constituirse en fuente de lucro para éste. Por ende, la obligación del asegurador no consiste en pagarle al acreedor-asegurado la suma de dinero que pretenda, sino indemnizarle el daño o perjuicio que, en estrictez, derive del incumplimiento imputable al deudor, que se le demuestre suficientemente y hasta concurrencia, claro está la suma asegurada” (Cas. Civ. 24 de julio de 2006, exp 0019, cas civ. 12 de diciembre de 2006, SC174-2006, exp 11001-31-03-035-1998-00853-01).

Y en torno de la carga probatoria, agrega, “dada su naturaleza jurídica, el

beneficiario del seguro de cumplimiento, ante el acaecimiento del siniestro, debe demostrar ante la compañía aseguradora, ya mediante reclamo extrajudicial o ya por vía judicial, la existencia del daño padecido y su cuantía, pues solo hasta allá se extiende la responsabilidad de la compañía a quien, por razón de tal vínculo, le corresponde pagar, únicamente en esa medida, los perjuicios para aquel por causa del incumplimiento de las obligaciones del tomador. Obvio que, antes, la aseguradora puede resultar exonerada de pagar indemnización si demuestra que las obligaciones por cuyo cumplimiento se comprometió a responder fueron satisfechas, o que si bien fueron incumplidas, fue porque primero correspondía al otro contratante acatar las suyas (excepción de contrato no cumplido); o, en fin, que la infracción se dio por mediar un motivo legítimo o un causa extraña; en pocas palabras no puede entenderse que la aseguradora en todo caso responde por el cumplimiento de las obligaciones del tomador; así este tuviera motivos válidos para desatenderlas. 3. En lo que toca con carga probatoria sobre el monto de los perjuicios debe decirse que su imposición y satisfacción por el asegurado se explica, de un lado, porque la aseguradora no hace las veces de fiador de deuda ajena, pues asume la propia estipulada en la póliza, de carácter condicional, por supuesto distinta de la que contrajo el deudor del contrato objeto de aseguramiento; y de otro lado, porque, contrario a lo que sostiene la censura, el seguro de cumplimiento de que aquí se trata no es un seguro de valor admitido que permita deducir que el valor de la indemnización a cargo del asegurador es igual al valor asegurado que aparece en la póliza.” (Cas. Civ. 21 de septiembre de 2000 SC-170-200 Exp 6140).

En resumen, el contrato de seguro no puede ser fuente de enriquecimiento, conforme al principio indemnizatorio que gobierna el contrato de seguro de daños en el cual se encuentra inmerso el de cumplimiento, siendo para el caso una clara fuente de enriquecimiento, pues según se ha establecido a lo largo de este escrito de contestación y teniendo de presente el material probatorio obrante en el proceso, la parte demandada no pudo establecer el nexo causal entre el hecho dañoso y la responsabilidad de mi poderdante.

5.3 COBRO DE LO NO DEBIDO

En el presente caso al no existir responsabilidad por parte de los demandados, el cobro de la parte demandante no tiene fundamento, pues, debe existir relación con los hechos y el bien jurídico asegurado descrito en la póliza contratada por las partes.

5.4. MÁXIMO VALOR ASEGURADO – DEDUCIBLE.

En el evento de negarse las excepciones propuestas anteriormente, ha de tenerse en cuenta y así se solicita al despacho, que NO ES EXIGIBLE, suma mayor a la asegurada, y en caso de estar cuantificado el siniestro, que su valor no haga parte del deducible pactado en el seguro, en un 10% del valor asegurado, con un mínimo de \$1.000.000, el cuál es la suma o porcentaje, que se deduce del monto de cada indemnización por siniestro y que siempre queda a cargo del asegurado.

Lo anterior con fundamento en las condiciones generales de la póliza de responsabilidad civil extracontractual – en concordancia con los artículos 1079 y 1089 del código de comercio.

6. PRUEBAS.

Solicito se tengan como pruebas las documentales aportadas con el Libelo de la demandada y aquellas que provengan de la parte actora, sea porque fueron aportadas en su escrito de defensa o requeridas por el honorable Despacho conforme su facultad oficio.

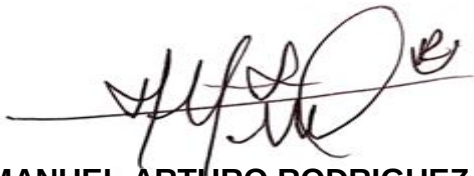
7. ANEXOS

Lo relacionado en el acápite de pruebas
Poder y certificado de existencia y representación legal.

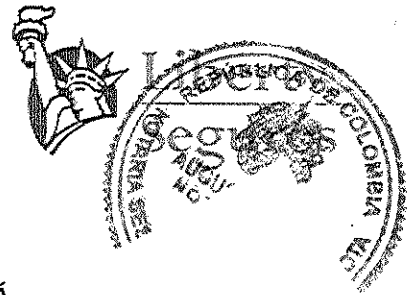
8. NOTIFICACIONES

Mi representada en la Calle 74 número 10-07 de Bogotá, al suscrito apoderado en la Carrera 16 numero 86^a – 71 Oficina 101 de Bogotá. Al correo electrónico diegofernandorv@gmail.com o diegor@zyrabogados.com

Cordialmente,



MANUEL ARTURO RODRIGUEZ VASQUEZ
C.C. 1.010.165.244 de Bogotá D.C.
T.P. 300.495 del C.S. de la J.



Señores

JUZGADO SESENTA (60) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ

E. S. D.

Referencia: Poder Especial

Proceso: REPARACIÓN DIRECTA

Demandante: DANITZA ANGIE GERALDINE DOMÍNGUEZ AUDOR Y OTROS

Demandado: NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS

Radicado: 11001-33-43-060-2017-00165-00

MARCO ALEJANDRO ARENAS PRADA, domiciliado en Bogotá, D.C., identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 93.236.799 de Ibagué, obrando en calidad de Representante Legal de **LIBERTY SEGUROS S.A.** con NIT. 860.039.988-0, sociedad legalmente constituida, con domicilio principal en la ciudad de Bogotá D.C., tal y como consta en certificado de existencia y representación legal expedido por la Superintendencia Financiera de Colombia adjunto, confiero poder especial, amplio y suficiente al Dr. **MANUEL ARTURO RODRIGUEZ VASQUEZ** domiciliado en Bogotá D.C., identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 1010165244 de Bogotá, portador de la Tarjeta Profesional No. 300.495 expedida por el C. S. de la J., para que en nombre y representación de la mencionada aseguradora actúe (n) en este proceso.

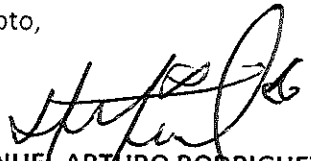
El apoderado queda facultado para contestar proponiendo las excepciones de ley que considere del caso, transigir, sustituir, reasumir, conciliar, desistir, recibir (salvo títulos judiciales para lo cual se emitirá poder especial), llamar en garantía, vincular a terceros, interponer recursos, proponer incidentes, solicitar y presentar pruebas, contestar llamamientos en garantía que se originen por los hechos del proceso y en general, todas las actuaciones procesales que sean necesarias para la defensa de los intereses de la compañía, y de manera especial para notificarse del auto admisorio y/o auto que admite llamamiento en garantía.

Solicito Señor Juez, reconocer personería a mi (s) apoderado (s), en los términos del presente poder.

Otorgo,

MARCO ALEJANDRO ARENAS PRADA
C.C No. 93.236.799 de Ibagué

Acepto,


MANUEL ARTURO RODRIGUEZ VASQUEZ
C.C. No. 1010165244 de Bogotá
T.P. No. 300495 del C.S. de la J.

[Handwritten signature]



NOTARIO SESENTA Y CINCO

17 FEB 2020

Fecha

[Handwritten signature]

En este documento se firma en Bogotá D.C.

huello derecho de su índice *[Handwritten: derecho]*

documento es cierto y que la firma que lo autoriza fue

Y además declaro que el contenido del anterior

De *[Handwritten: Ibañez]* y T.P. No. *[Handwritten: 93.236.799]*

Quien se identificó con C.C. *[Handwritten: 93.236.799]*

[Handwritten: Alejandro Arenas Prado]

Señala y cinco de Bogotá por *[Handwritten: Marco]*

Fue presentado personalmente ante el suscrito Notario

[Handwritten: Ramiro Adriano]

El anterior escrito dirigido a: *[Handwritten: 2019000]*

DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL Y RECONOCIMIENTO DE CONTENIDO FIRMA Y HUELLO

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Certificado Generado con el Pin No: 1630244988989488

Generado el 09 de enero de 2020 a las 09:12:31

**ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA ENTIDAD
HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICIÓN**

EL SECRETARIO GENERAL AD-HOC

En ejercicio de las facultades y, en especial, de la prevista en el numeral 10 del artículo 11.2.1.4.59 del Decreto 1848 del 15 de noviembre del 2016, en concordancia con el artículo 1° de la Resolución 1765 del 06 de septiembre de 2010, emanada de la Superintendencia Financiera de Colombia.

CERTIFICA

RAZÓN SOCIAL: LIBERTY SEGUROS S.A., pudiendo utilizar comercialmente los nombres LIBERTY SEGUROS o LIBERTY

NATURALEZA JURÍDICA: Sociedad Comercial Anónima De Carácter Privado. Entidad sometida al control y vigilancia por parte de la Superintendencia Financiera de Colombia.

CONSTITUCIÓN Y REFORMAS: Escritura Pública No 8349 del 26 de noviembre de 1973 de la Notaría 3 de BOGOTÁ D.C. (COLOMBIA). Bajo la denominación SKANDIA SEGUROS DE COLOMBIA S.A.

Escritura Pública No 895 del 04 de marzo de 1993 de la Notaría 35 de BOGOTÁ D.C. (COLOMBIA). Cambió su denominación por SKANDIA COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES S.A.

Escritura Pública No 3343 del 23 de junio de 1998 de la Notaría 18 de BOGOTÁ D.C. (COLOMBIA). Cambió su denominación por LIBERTY SEGUROS S.A.

Escritura Pública No 339 del 25 de enero de 1999 de la Notaría 6 de BOGOTÁ D.C. (COLOMBIA). Se protocolizó el acuerdo de fusión, mediante el cual LIBERTY SEGUROS S.A. absorbe a LATINOAMERICANA DE SEGUROS S.A. (antes SEGUROS DEL COMERCIO S.A.), quedando esta última disuelta sin liquidarse.

Escritura Pública No 0986 del 12 de marzo de 2001 de la Notaría 18 de BOGOTÁ D.C. (COLOMBIA). Se protocoliza el acuerdo de fusión por absorción de la COMPAÑÍA DE SEGUROS COLMENA S.A., por parte de LIBERTY SEGUROS S.A. (Resolución 213 del 5 de marzo del 2001 de la Superintendencia Bancaria) En consecuencia, la primera se disuelve sin liquidarse.

Resolución S.B. No 1104 del 26 de septiembre de 2002 La Superintendencia Bancaria aprueba a ABN AMRO SEGUROS (COLOMBIA) la cesión de la totalidad de la cartera de seguros y de algunos activos, pasivos y contratos a favor de LIBERTY SEGUROS S.A.

Escritura Pública No 2173 del 12 de mayo de 2003 de la Notaría 18 de BOGOTÁ D.C. (COLOMBIA). El domicilio principal de la sociedad es la ciudad de Santa Fé de Bogotá, Distrito Capital, Departamento de Cundinamarca, República de Colombia, pudiendo establecer sucursales o agencias dentro o fuera del territorio nacional

Escritura Pública No 1027 del 11 de mayo de 2010 de la Notaría 43 de BOGOTÁ D.C. (COLOMBIA). cambio su denominación por LIBERTY SEGUROS S.A. pudiendo utilizar comercialmente los nombres LIBERTY SEGUROS o LIBERTY

Resolución S.F.C. No 1261 del 24 de septiembre de 2019 .Aprueba a Liberty Seguros de Vida S.A., realizar una escisión mediante la cual parte de sus activos y pasivos se trasladarán a Liberty Seguros S.A.. sociedad igualmente autorizada para ejercer la actividad aseguradora en el país. Liberty Seguros de Vida S.A. (Sociedad Escidente) y de Liberty Seguros S.A. (Sociedad Beneficiaria), formalizada mediante Escritura Pública No. 1605 del 27 de Septiembre de 2019, Not. 65 de Bogotá D.C.

AUTORIZACIÓN DE FUNCIONAMIENTO: Resolución S.B. 3568 del 06 de diciembre de 1974

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Certificado Generado con el Pin No: 1630244988989488

Generado el 09 de enero de 2020 a las 09:12:31

**ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA ENTIDAD
HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICIÓN**

REPRESENTACIÓN LEGAL: La representación legal de la Sociedad estará a cargo de un Presidente, de sus suplentes, de uno o más Representantes Legales para Asuntos Judiciales, un Representante Legal para Asuntos Tributarios y un Representante Legal para Asuntos de Productos de Seguro. Tanto el Presidente, como sus suplentes, así como los Representantes Legales para Asuntos Judiciales, el Representante Legal para Asuntos Tributarios y el Representante Legal para asuntos de Producto de Seguro, podrán ser Miembros de la Junta Directiva y ser reelegidos indefinidamente. El manejo y la administración de la Sociedad estarán a cargo de un Presidente. El Presidente de la compañía podrá tener, si la junta directiva lo considera necesario, hasta tres suplentes, quienes lo reemplazarán en el caso de faltas temporales, accidentales o absolutas. Para todos los efectos legales se entenderá que la Representación Legal de la Compañía es múltiple y que ella será ejercida indistintamente por el Presidente, por sus Suplentes, por los Representante Legal para Asuntos Judiciales o por el Representante Legal para Asuntos Tributarios y Cambiarios y el Representante Legal para Asuntos relacionados con Productos de Seguro, cada uno de conformidad con sus atribuciones.

FUNCIONES DEL PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA: El Presidente tendrá todas las facultades y obligaciones propias de la naturaleza de su cargo, y en especial las siguientes: A) Ser Representante Legal de la Sociedad ante los Accionistas, ante terceros y ante toda clase de autoridades del orden administrativo y judicial. B) Ejecutar u ordenar todos los Actos y operaciones correspondientes al objeto social, de conformidad con lo previsto en las leyes, en estos Estatutos y en las decisiones de la Junta Directiva. C) Presentar a la Asamblea General de Accionistas, conjuntamente con la Junta Directiva, los estados financieros de fin de ejercicio, junto con un Informe escrito sobre la situación de la Sociedad, y un Proyecto de Distribución de Utilidades. D) Tomar todas las medidas que reclame la conservación y seguridad de los bienes sociales, vigilar la actividad de los empleados de la Sociedad e impartirles las órdenes e instrucciones que exija el normal desarrollo de la empresa social. E) Convocar la Asamblea General a reuniones ordinarias y extraordinarias cuando lo juzgue necesario o conveniente. F) Convocar a la Junta Directiva a las reuniones ordinarias, con la periodicidad que determinen las normas legales, y a reuniones extraordinarias cuando lo considere necesario o conveniente. G) Presentar a la Junta Directiva, los estados financieros y suministrar todos los balances de prueba e informes que ésta solicite en relación con la Sociedad y sus actividades. H) Cumplir las órdenes e instrucciones que le impartan la Asamblea General y la Junta Directiva. I) Delegar parcialmente sus funciones y constituir los apoderados especiales que requiera el buen giro de las actividades sociales. J) Cumplir o hacer que se cumplan oportunamente todos los requisitos o exigencias legales que se relacionen con la existencia, funcionamiento y actividades de la Sociedad. K) Vender o comprar activos fijos diferentes a inmuebles por cuantía hasta de quinientos mil dólares (USD 500.00), en un solo acto o en una serie de actos u operaciones relacionadas. L) Celebrar contratos cuyo valor no sea superior a quinientos mil dólares (USD 500.000) por acto o contrato anual. Esta atribución no se refiere a contratos de adquisición o venta de inmuebles. M) Realizar inversiones de dinero en préstamos a empleados de la Sociedad, que no se encuentren regulados en la Circular de Beneficios y el Manual de Préstamos para Ejecutivos. N) Adquirir o enajenar documentos negociables dentro del mercado institucional de valores que no exceda de diez millones de dólares (USD 10.000.000) en un solo acto o en una serie de actos u operaciones relacionadas. Ñ) Nombrar y remover los empleados de la Compañía. O) Aprobar la creación o supresión de ramos de seguro.

FUNCIONES DEL REPRESENTANTE LEGAL PARA ASUNTOS JUDICIALES: Los Representantes Legales para asuntos judiciales, de manera separada, tendrán las siguientes funciones: a) Ser Representantes Legales de la sociedad ante las autoridades de la Rama Judicial del Poder Público o, ante autoridades de la Rama Ejecutiva del Poder Público en cualquiera de los órdenes en que se divide territorialmente la república de Colombia y a las cuales les hayan sido asignadas, delegadas o transferidas por disposición normativa, funciones judiciales o funciones que en algún momento eran competencia de funcionarios de la Rama Judicial del Poder Público o ante cualquiera de las ramas del poder público. b) Asesorar al Presidente para la designación de los apoderados especiales que representen a la sociedad ante las autoridades mencionadas para los fines y objeto del literal anterior. c) Todas aquellas que el Presidente le delegue. d) Otorgar poderes para promover o instaurar demandas, contestar demandas, llamamientos en garantía, incidentes, recursos para agotar la vía gubernativa, es decir, el Representante Legal para asuntos judiciales está facultado para otorgar todo tipo de poder ante cualquier autoridad competente de cualquiera de las ramas del poder público. Además tendrá la facultad expresa para conciliar en las audiencias de conciliación previstas en el artículo 101 del Código de Procedimiento Civil, en la ley 80 de 1993, en la ley 446 de 1998, en el decreto 1818 de 1998 y en las demás normas que modifiquen, adicionen, complementen o reglamenten la anterior normatividad. e) Firmar cartas de objeciones f) firmar contratos de transacción.

REPRESENTANTE LEGAL PARA ASUNTOS TRIBUTARIOS Y



SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Certificado Generado con el Pin No: 1630244988989488

Generado el 09 de enero de 2020 a las 09:12:31

**ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA ENTIDAD
HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICIÓN**

CAMBIARIOS. El Representante Legal para asuntos tributarios tendrá las siguientes funciones: a) Representar a la sociedad, ante terceros y ante toda clase de autoridades, en todos los asuntos de naturaleza tributaria y cambiaria. b) Suscribir y presentar ante todas las autoridades administrativas o judiciales, todos los documentos, formularios y declaraciones necesarias para el cumplimiento de las obligaciones de la sociedad en asuntos tributarios y cambiarios. c) Adelantar todas las gestiones necesarias para representar a la sociedad en asuntos tributarios y cambiarios. d) Responder los requerimientos de las autoridades de impuestos.

REPRESENTANTE LEGAL PARA ASUNTOS DE PRODUCTOS DE SEGURO. El Representante legal para asuntos de Productos de Seguro, tendrá las siguientes funciones: A) Firmar sin ninguna limitación de cuantía cualquier clase de pólizas de seguro cuyos asegurados o beneficiarios sean entidades estatales, de los órdenes nacional, departamental, distrital o municipal, establecimientos públicos descentralizados, superintendencias con y sin personería jurídica, Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación, Congreso de la República (Senado o Cámara de Representantes, instituciones descentralizadas, departamentos administrativos, unidades administrativas especiales y, en general, los organismos o dependencias del Estado a los que la ley otorgue capacidad para celebrar contratos, así como las demás entidades estatales a que se refieren el artículo 2 de la ley 80 de 1993, la ley 1150 de 2007, el decreto reglamentario 2474 de 2008, y demás normas que lo modifiquen, aclaren o complementen. B) Firmar sin ninguna limitación en la cuantía cualquier clase de pólizas de seguro, cuyos asegurados o beneficiarios sean entidades de carácter privado o cualquier tipo de entidades establecidas conforme a la ley y, pólizas judiciales expedidas ante las autoridades judiciales o administrativas competentes. C) Firmar sin ninguna limitación los coaseguros cedidos o aceptados por Liberty Seguros S.A. D) Suscribir contratos relacionados con las pólizas de seguros E) Suscribir, las propuestas, ofertas e invitaciones a cotizar para licitaciones públicas o invitaciones para contratación de Seguros de entidades estatales u oficiales de cualquier orden ya sea Nacional, Departamental, Distrital o Municipal, Sociedades de Economía mixta, Institutos Descentralizados, Empresas Industriales y Comerciales del Estado y Superintendencias, como también las propuestas y ofertas de licitaciones de sociedades o personas de carácter privado, lo mismo que toda la documentación conexas y complementaria a que haya lugar, incluyendo las pólizas de seguros. Las propuestas en las citadas licitaciones, o invitaciones para cotizar pueden ser presentándose la Liberty Seguros S.A como única aseguradora o en consorcio o en unión temporal o en coaseguro. (Escritura Pública 0292 del 31 de marzo de 2017, Notaria 28 de Bogotá D.C.)

Que figuran posesionados y en consecuencia, ejercen la representación legal de la entidad, las siguientes personas:

NOMBRE	IDENTIFICACIÓN	CARGO
Luiz Francisco Minarelli Campos Fecha de inicio del cargo: 06/10/2016	CE - 627924	Presidente
Sebastián Nicholls Delgado Fecha de inicio del cargo: 30/08/2018	CC - 1019006270	Suplente del Presidente (Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 164 del Código de Comercio, con información radicada con el número 2019175744-000-000 del día 20 de diciembre de 2019, la entidad informa que con Acta 357 del 27 de noviembre de 2019 fue removido del cargo de Suplente del Presidente. Lo anterior de conformidad con los efectos establecidos por la Sentencia C-621 de julio 29 de 2003 de la Constitucional)
Marco Alejandro Arenas Prada Fecha de inicio del cargo: 18/10/2018	CC - 93236799	Suplente del Presidente

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Certificado Generado con el Pin No: 1630244988989488

Generado el 09 de enero de 2020 a las 09:12:31

ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA ENTIDAD
HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICIÓN

NOMBRE	IDENTIFICACIÓN	CARGO
Carolina Hoyos Callejas Fecha de inicio del cargo: 18/10/2018	CC - 39179910	Suplente del Presidente
Katy Lisset Mejia Guzman Fecha de inicio del cargo: 22/05/2019	CC - 43611733	Representante Legal para Asuntos Judiciales
Crhistian Germán Espinosa López Fecha de inicio del cargo: 08/03/2019	CC - 14623862	Representante Legal para Asuntos Judiciales
Katherine Yohana Triana Estrada Fecha de inicio del cargo: 14/08/2018	CC - 25999065	Representante Legal para Asuntos Judiciales
Maria Juliana Ortiz Amaya Fecha de inicio del cargo: 30/06/2017	CC - 37549452	Representante Legal para Asuntos Judiciales
Carolina Hoyos Callejas Fecha de inicio del cargo: 19/10/2017	CC - 39179910	Representante Legal para Asuntos de Producto de Seguro (Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 164 del Código de Comercio, con información radicada con el número 2018142253-002 del día 26 de octubre de 2018, la entidad informa que con documento del 24 de agosto de 2018 renunció al cargo de Representante Legal para Asuntos de Producto de Seguro fue aceptada por la Junta Directiva en acta 342 del 24 de agosto de 2018. Lo anterior de conformidad con los efectos establecidos por la Sentencia C-621 de julio 29 de 2003 de la Constitucional).

RAMOS: Resolución S.B. No 5148 del 31 de diciembre de 1991 Agrícola (reaseguro), automóviles, aviación, corriente débil, cumplimiento, incendio, lucro cesante, manejo, montaje y rotura de Maquinaria, multirriesgo familiar, navegación, responsabilidad civil, riesgos de minas y petróleos, semovientes, sustracción, terremoto, todo riesgo para contratistas, transportes y vidrios. (con Circular Externa 008 del 21 de abril de 2015 el ramo Agrícola se incorpora en el ramo de Seguro Agropecuario, se elimina el ramo de seguro de semoviente y pasa a formar parte del ramo de seguro Agropecuario, Así las cosas, el ramo de seguro Agropecuario estará conformado por los ramos Agrícola, semovientes, así como otros relacionados con recursos naturales, vegetales y animales)

A raíz de la fusión de la COMPAÑIA DE SEGUROS COLMENA S.A. los siguientes ramos de seguros fueron tomados por LIBERTY SEGUROS S.A. compañía absorbente: Resolución 5148 del 31 de diciembre de 1991: agrícola, automóviles, aviación, corriente débil, crédito comercial (con restricciones de acuerdo a la resolución 24 de 1990 de la junta monetaria), cumplimiento, estabilidad y calidad de la vivienda nueva, incendio, lucro cesante, manejo, montaje y rotura de maquinaria, multirriesgo comercial, multirriesgo familiar, multirriesgo industrial, navegación, responsabilidad civil, riesgos de minas y petróleos, seguro obligatorio de accidentes de tránsito, sustracción, terremoto, todo riesgo para contratistas, transportes, vidrios, accidentes personales, colectivo de vida, educativo, exequias, salud y vida grupo.

Resolución 0826 del 30 de junio de 2016 resuelve el recurso de reposición en contra de la Resolución No. 0456 del 16 de abril de 2015: Resolviendo revocar la resolución No. 0456 "Por la cual revoca la autorización concedida a Liberty Seguros S.A. para operar el ramo de seguro de semovientes"

Calle 7 No. 4 - 49 Bogotá D.C.
Conmutador: (571) 5 94 02 00 – 5 94 02 01
www.superfinanciera.gov.co



El emprendimiento
es de todos

Minhacienda

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Certificado Generado con el Pin No: 1630244988989488

Generado el 09 de enero de 2020 a las 09:12:31

**ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA ENTIDAD
HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICIÓN**

Resolución S.B. No 691 del 14 de julio de 1997 accidentes personales, vida grupo, salud.

Resolución S.B. No 1334 del 16 de diciembre de 1997 seguro obligatorio de accidentes de tránsito

Resolución S.B. No 1217 del 24 de octubre de 2002 enfermedades de alto costo

Circular Externa No 052 del 20 de diciembre de 2002 a) El ramo de multirriesgo comercial se debe explotar según el ramo al cual corresponda cada amparo. b) El ramo de acuicultura se debe explotar bajo el ramo de Semovientes. c) Se elimina el ramo denominado SECAL "Seguro de estabilidad y calidad de la vivienda nueva y usada".

Resolución S.F.C. No 0725 del 22 de mayo de 2007 ramo de Seguro de Desempleo

Resolución S.F.C. No 1711 del 26 de agosto de 2010 Revoca la autorización concedida a Liberty Seguros S.A. para operar el ramo de seguro educativo.

Resolución S.F.C. No 0240 del 08 de febrero de 2013 Revocar la autorización concedida a LIBERTY SEGUROS S.A. para operar el ramo de Aviación



**MARÍA CATALINA E. C. CRUZ GARCÍA
SECRETARIO GENERAL AD-HOC**

"De conformidad con el artículo 12 del Decreto 2150 de 1995, la firma mecánica que aparece en este texto tiene plena validez para todos los efectos legales."




Consejo Superior de la Judicatura

REPUBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL

CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA
TARJETA PROFESIONAL DE ABOGADO

NOMBRES: **MANUEL ARTURO**
APELLIDOS: **RODRIGUEZ VASQUEZ**

PRESIDENTE CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA
MARTHA LUCÍA OLANO DE NOGUERA

UNIVERSIDAD: **CATOLICA DE COLOMBIA**
CEDULA: **1010165244**

FECHA DE GRADO: **07/12/2017**
FECHA DE EXPEDICION: **03/01/2018**

CONSEJO SECCIONAL: **BOGOTA**
TARJETA N°: **300495**



**ESTA TARJETA ES DOCUMENTO PUBLICO
Y SE EXPIDE DE CONFORMIDAD CON LA
LEY 270 DE 1996, EL DECRETO 198 DE 1971
Y EL ACUERDO 180 DE 1996.**

**SI ESTA TARJETA ES ENCONTRADA, POR
FAVOR, ENVIARLA AL CONSEJO SUPERIOR
DE LA JUDICATURA, UNIDAD DE REGISTRO
NACIONAL DE ABOGADOS.**

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA
1.010.165.244
NUMERO
RODRIGUEZ VASQUEZ
APELLIDOS
MANUEL ARTURO
NOMBRES
FIRMA
REPUBLICA DE COLOMBIA



FECHA DE NACIMIENTO 27-JUL-1986
BOGOTA D.C.
(CUNDINAMARCA)
LUGAR DE NACIMIENTO
1.85 ESTATURA O+ G.S. RH M SEXO
02-AGO-2004 BOGOTA D.C.
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION
REGISTRADORA NACIONAL
ALMABEATRIZ RENGIFO LOPEZ
INDICE DERECHO
P-1500117-42131433-M-1010165244-20041026 04210 04300B 02 168817390

