REPÚBLICA DE COLOMBIA

JUZGADO SEGUNDO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE GUADALAJARA DE BUGA (V.)

Guadalajara de Buga (V.), seis (06) de diciembre de dos mil veinticuatro (2024).

Sentencia

PROCESO No.	76-111-33-33-002-2021-00202-00
ACCIONANTE:	ILBER HERNESTO NARVÁEZ Y OTROS iusabogadosconsultores@gmail.com
ACCIONADO:	NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE dtvalle@mintransporte.gov.co notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co imacias@mintransporte.gov.co irv.mac.vil@hotmail.com INVIAS njudiciales@invias.gov.co imprieto@invias.gov.co ANI buzonjudicial@ani.gov.co ccaballero@ani.gov.co MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. notificaciones@gha.com.co
MEDIO DE CONTROL:	REPARACIÓN DIRECTA

Se decide en la presente Sentencia, la demanda interpuesta por los señores Ilber Hernesto Narváez Díaz, Viviam Milena Cuellar Zapata, Joel Esteban Narváez Cuellar, Marilin Yuliana Narváez Cuellar, Andrey Ernesto Narváez Cuellar, María Estela Díaz Quintero, José María Narváez Pasmiño, Claudia Milena Narváez Díaz, Luis Leandro Narváez Díaz, Roosbel Vladimir Narváez Díaz y Pedro Armando Narváez Díaz, a través del medio de control de reparación directa, en contra de la Nación – Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en el cual se llamó en garantía a MAPFRE Seguros Generales de Colombia S.A.

ANTECEDENTES

Pretensiones

1.- Se declare administrativamente responsables a las entidades demandadas Nación – Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), por todos los daños y perjuicios causados a los demandantes con ocasión de las lesiones padecidas por el señor Ilber Hernesto Narváez Díaz, en el accidente de tránsito acaecido el 10 de agosto de 2019.

2.- Que como consecuencia de lo anterior, se condene a las entidades demandadas a pagar a los demandantes todos los perjuicios patrimoniales y morales señalados en la demanda.

3.- Que la condena se ejecute conforme lo establecido en los artículos 192 y 195 del CPACA, y se condene al pago de intereses moratorios desde que quede en firme y hasta que se efectúe el pago.

HECHOS

1.- Se refiere en la demanda, que el 10 de agosto de 2019, el señor Ilber Hernesto Narváez Díaz se desplazaba en su motocicleta de placa CDY63A en la vía Buga – Buenaventura a eso de las ocho de la noche, cuando sufrió accidente de tránsito a causa del mal estado de la carretera, sin que pudiera percatarse por falta de iluminación de la vía.

2.- Se aduce además, que el accidente le generó graves lesiones, y que presuntamente perdió capacidad laboral en porcentaje del 73,40 %.

CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

Parte demandada INVIAS (archivo 011Contestaciondemanda.pdf del expediente electrónico)

Contestó la demanda dentro del término para ello dispuesto, oponiéndose a las pretensiones de la demanda, argumentando que las mismas carecen de identidad legal frente a los hechos planteados, toda vez que la parte demandante pretende que se declare responsabilidad de un hecho que es única y exclusivamente responsabilidad de la víctima, como consecuencia de su actuar imprudente y sobre el cual INVIAS no tuvo injerencia directa o indirecta.

Refirió además, que en atención a los hechos planteados, es claro que el daño sufrido por la víctima no reúne las condiciones exigidas para comprometer la responsabilidad del INVIAS, por cuanto no fue su acción u omisión la que causó el daño cuya reparación se reclama, sino el hecho mismo de la víctima, toda vez que no tuvo la precaución debida que le correspondía tener en el momento en que sucedieron los hechos, al conducir una motocicleta sin tener en cuenta las más mínimas medidas de prudencia y seguridad, tal como lo señala el Código Nacional de Tránsito.

Finalmente, formuló como excepciones las que denominó: la falta de legitimación en la causa por pasiva, culpa exclusiva de la víctima, inexistencia de responsabilidad civil extracontractual a la acción del Estado, falta de demostración y cuantificación de los perjuicios materiales e inmateriales pretendidos en la demanda, y compensación de culpa.

De otro lado, llamó en garantía a MAPFRE Seguros Generales de Colombia S.A.

Parte demandada Nación - Ministerio de Transporte (archivo 012ContestaMintransporte del expediente electrónico)

Contestó dentro del término para ello dispuesto, manifestado oposición a la totalidad de las pretensiones de la demanda por carecer de fundamento legal y fáctico en torno a las obligaciones funcionales y legales atribuibles al Ministerio de Transporte.

Adujo también, que el Ministerio de Transporte no tiene a su cargo funciones referidas al mantenimiento, iluminación y señalización de las vías nacionales o de cualquier otro orden, y que si las vías pertenecen al orden nacional, es al INVIAS al que compete tal función en virtud de su creación legal, y en el caso de las vías departamentales y urbanas o municipales, la obligación está a cargo de los departamentos y municipios, respectivamente.

Expresó además, que no se encuentra acreditada ni probada en el expediente la presunta ejecución de actividad u omisión alguna de la entidad, de conformidad con sus obligaciones funcionales, legales y reglamentarias, que constituya causa eficiente y/o determinante del hecho y subsecuente daño que presuntamente debe ser reparado.

Propuso como excepciones las que denominó: excepción perentoria nominada falta manifiesta de legitimación material y sustantiva en la causa por pasiva; inexistencia de responsabilidad del ente demandado; hecho de la víctima; la falla del servicio debe ser plenamente acreditada por parte de los demandantes; y existe un incumplimiento del principio procesal de autorresponsabilidad – *"ONUS PROBANDI INCUMBIT ACTORI".*

Parte demandada ANI (archivo 013ContestaANI del expediente electrónico)

Contestó la demanda dentro del término para ello dispuesto, oponiéndose a todas las pretensiones por considerar que carecen de fundamento jurídico, fáctico y probatorio que permita concluir que la ANI ha causado algún perjuicio de los alegados, comoquiera que los perjuicios mencionados por la parte actora no son su responsabilidad, por cuanto no corresponden a actuaciones desarrolladas u omitidas por la misma.

Arguyó que dentro de las funciones de la ANI no se encuentra de manera expresa e inequívoca la de ejecutar los proyectos viales, realizar el mantenimiento de las vías, tampoco señalizarlas ni construir o hacer mantenimiento de ellas, pues se encarga de la administración de los contratos de concesión

mediante los cuales el concesionario se obliga a ejecutar por su cuenta y riesgo esas actividades y obtiene una remuneración por la materialización de unos proyectos de infraestructura.

Propuso la excepción que denominó falta de legitimación en la causa por pasiva.

Llamada en garantía MAPFRE Seguros Generales de Colombia S.A (archivo 006ContestacionDemandaMapfre.pdf del expediente electrónico)

Manifestó su oposición a las pretensiones de la demanda, argumentando que no se logró probar los elementos estructurales de la responsabilidad que permita atribuir el presunto daño al INVIAS.

Señaló también, que no existen pruebas que en conjunto brinden certeza sobre las circunstancias de tiempo, modo y lugar de ocurrencia del accidente, que permitan inferir que el siniestro en el cual resultó lesionado el accionante fue causado por el presunto mal estado de la vía y falta de iluminación de la misma. No obstante lo cual, si se considerara la falta de iluminación fuere la causa eficiente del accidente, la prestación de este servicio no hace parte de la órbita obligacional del asegurado, en razón de lo cual no es posible atribuir fáctica ni jurídicamente el evento reclamado.

Finalmente, propuso como excepciones las que denominó: inexistencia de falla en el servicio del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) con fundamento en la presunta falta de iluminación vial, toda vez que, la prestación del servicio público de alumbrado en vías nacionales no hace parte de su órbita obligacional; no existen pruebas que brinden certeza sobre las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que acaeció el accidente; se encuentra acreditada la culpa exclusiva de la víctima que rompe el nexo de causalidad y exime de responsabilidad a las entidades demandadas; de manera subsidiaria, declarar la concurrencia de culpa de la víctima en el resultado dañoso y, en consecuencia, se disminuya el monto de la indemnización; y el daño sufrido por el lesionado no es indemnizable porque no es imputable a las demandadas y, además, no se prueban los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales y exagerada tasación de los mismos.

Frente al llamamiento en garantía, adujo que se opone a la prosperidad de las pretensiones del llamamiento en garantía en la medida que excedan los límites y coberturas acordadas, y/o desconozcan las condiciones particulares y generales de la póliza y las disposiciones que rigen el contrato de seguro, así como también, si exceden el ámbito amparado otorgado o no se demuestra la realización del riesgo asegurado o se comprueba una causa de exclusión.

Como excepciones al llamamiento en garantía, propuso las que denominó: no se ha realizado el riesgo asegurado en la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. 2201219006213/0 en tanto no hay responsabilidad del asegurado en los hechos materia de debate; existencia de un límite máximo de

responsabilidad sujeto a la disponibilidad del valor asegurado en la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. 2201219006213; y existencia de causales de exclusión de coberturas pactadas en la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. 22012190061213/0.

ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

Parte Demandante (archivo 038AlegatosConclusionDte.pdf del expediente electrónico)

Señaló en esta oportunidad el apoderado de los demandantes, que está probado en el plenario que la vía Buenaventura – Buga kilómetro 105+650 se encontraba en regular estado de conservación, y que sobre este tramo vial se encontraba una imperfección de considerables dimensiones, hueco que provocó la caída del ocupante de la motocicleta de placas CDY63A, señor Ilber Hernesto Narváez Díaz.

Adujo además, que es pasible concluir que la causa adecuada del incidente fue el mal estado de la vía, y en concreto, la presencia de un hueco profundo sobre la calzada, cuyas dimensiones eran suficientes para desestabilizar el vehículo al punto de perder el control.

Finalizó su argumentación, refiriendo ratificarse en todos los hechos y pretensiones de la demanda.

Llamado en garantía MAPFRE Seguros Generales de Colombia S.A. (archivo 039AlegatosConclusionMapfre del expediente electrónico)

Reiteró los argumentos expuestos en el escrito de contestación de la demanda y del llamamiento, señalando que el accidente de tránsito se ocasiona debido a la conducta exclusiva de quien figura como demandante, al circular sin portar la revisión técnico mecánica vigente, ni tampoco SOAT, y posteriormente, invadir el carril contrario omitiendo las reglas de conducta establecidas en la norma, exponiéndose a un riesgo mucho mayor.

Parte demandada INVIAS (archivo 040AlegatosConclusionInvias del expediente electrónico)

Refirió que conforme a la ley, la jurisprudencia y lo reflejado en el presente proceso, se puede establecer que no existe prueba idónea que sea suficiente para acreditar dentro del asunto la responsabilidad del INVIAS y la presunta falla del servicio que se le imputa en la demanda.

Adujo además, que no se demuestran fehacientemente y más allá de duda alguna, las circunstancias de tiempo, modo y lugar del accidente, que permitan dilucidar que haya ocurrido bajo las condiciones expuestas en la demanda, y mucho menos que la causa eficiente haya sido la allí mencionada y no otra, por lo que la parte demandante incumplió el principio dispositivo que rige el ordenamiento procesal de

acuerdo al cual corresponde a la parte actora probas los hechos y pretensiones de la demanda.

Parte demandada ANI y Ministerio Público

Según lo señalado en la constancia secretarial del 18 de septiembre de 2024, guardaron silencio.

CONSIDERACIONES

Vistos los antecedentes del caso, procede el Juzgado a emitir la sentencia que en Derecho corresponda, teniendo en cuenta para ello el siguiente,

PROBLEMA JURÍDICO

El problema jurídico se contrae en establecer, como primera medida, el régimen de responsabilidad del Estado aplicable al caso particular.

A partir de lo anterior, se estudiará si la Nación – Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) son administrativa y extracontractualmente responsables de los presuntos perjuicios reclamados por los demandantes con ocasión del accidente de tránsito que sufrió el señor Ilber Hernesto Narváez Díaz el día 10 de agosto de 2019, y si la causa del mismo fue el mal estado de la vía y la falta de iluminación en la misma.

De resultar afirmativa la respuesta al anterior planteamiento, se analizará si la llamada en garantía debe responder por las actuaciones desplegadas por su llamante, evento en el cual se determinará cuál es el monto asegurado conforme a la respectiva póliza, las deducciones y los siniestros asegurados.

Régimen de responsabilidad del Estado

La responsabilidad del Estado en Colombia, tuvo sus inicios en providencia de la Corte Suprema de Justicia del año 1896, en donde se determinó que todas las naciones deben protección a sus habitantes, nacionales y extranjeros, y si bien es cierto que un Estado, como persona jurídica, no es susceptible de responsabilidad penal, sí está obligado a las reparaciones civiles por los daños que resultan por un perjuicio imputable a sus funcionarios públicos.

El Constituyente de 1991 se encargó de integrar este aspecto de responsabilidad estatal, en el artículo 90 de la Constitución, de la siguiente manera:

> «*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».

El Consejo de Estado sobre este tópico ha dicho:

«Con la Carta Política de 1991 se produjo la "constitucionalización" de la responsabilidad del Estado y se erigió como garantía de los derechos e intereses de los administrados y de su patrimonio, sin distinguir su condición, situación e interés. De esta forma se reivindica el sustento doctrinal según el cual la "acción administrativa se ejerce en interés de todos: si los daños que resultan de ella, para algunos, no fuesen reparados, éstos serían sacrificados por la colectividad, sin que nada pueda justificar tal discriminación; la indemnización restablece el equilibrio roto en detrimento de ellos".

(…)

Según lo prescrito en el artículo 90 de la Constitución Política, la cláusula general de la responsabilidad extracontractual del Estado tiene como fundamento la determinación de un daño antijurídico causado a un administrado, y la imputación del mismo a la administración pública tanto por la acción, como por la omisión de un deber normativo».[1]

Jurisprudencia del Consejo de Estado frente a los daños causados por la falta de mantenimiento y señalización de las vías

A partir de lo señalado, se explica entonces que en este tipo de casos donde se discute la omisión de mantenimiento y señalización en las vías, el Tribunal de Cierre de la Jurisdicción Contenciosa Administrativa ha analizado casos similares, a la luz del régimen subjetivo de responsabilidad, bajo el título de imputación de falla probada del servicio, veamos:

«*De acuerdo con las declaraciones rendidas en el proceso y las distintas pruebas documentales aportadas al mismo -informe del accidente de tránsito-, es preciso concluir que, sumado al deterioro y mal estado de la vía, la zona del accidente no contaba con señalización alguna que advirtiera la existencia de los huecos, situación que imposibilitó a la víctima cerciorarse de su existencia y, por tanto, evitar el peligro que significaban. De esta forma, considera la Sala que el INVIAS incumplió su deber de velar por el mantenimiento y señalización de la carretera en que ocurrió el accidente, pues, sumado al deterioro de la misma, no ubicó las señales necesarias para*

[1] Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. C.P. Dr. Jaime Orlando Santofimio Gamboa. Bogotá, 26 de febrero de 2015. Radicación: 68001-23-15-000-1999-02617-01.

prevenir a los usuarios y transeúntes sobre la existencia de los huecos en la vía. Esto se afirma en razón a que el INVIAS no instaló la cantidad mínima de señales temporales requeridas tratándose de la aproximación a obstáculos y/o peligros sobre la vía -que en el caso concreto lo constituyen los huecos-, obligación impuesta por las Resoluciones No. 001937 de marzo 30 de 1994 y 5246 de julio 2 de 1985, a través de las cuales se expidió el Manual sobre dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras, proferidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte. En el caso concreto está acreditado que, pese a la existencia de huecos en la vía –en términos técnicos, "depresiones"-, en la zona del accidente no se encontraba instalada ninguna de estas señales que advirtieran su presencia. Por tanto, se encuentra que, sumado al incumplimiento de la obligación de mantenimiento de la carretera, se configuró ***la falla del servicio*** *consistente en la falta de señalización de los huecos presentes en la carretera que significaban peligro para los usuarios y transeúntes, pues de cumplirse con este requerimiento, la señora Ruiz Valencia hubiera advertido y, eventualmente, evitado el accidente».*[2] (Negrilla fuera del texto original)

Nótese como entonces, en este tipo de casos el análisis de responsabilidad del Estado debe hacer bajo el régimen subjetivo y mediante el título de imputación de falla probada del servicio, en el cual es indispensable demostrar el daño antijurídico, la falla en el servicio, esto es, el desconocimiento de los deberes de la administración consistentes en la obligación de implementar las señales preventivas, vigilar la realización de las obras públicas, controlar el tránsito en calles y carreteras y prevenir los riesgos que con ellos se generan, y finalmente el nexo de causalidad entre los dos primeros, de tal suerte la falla del servicio haya sido la directa generadora del daño alegado.

En consecuencia, en casos de omisión por parte de una autoridad pública en el cumplimiento de las funciones que el ordenamiento jurídico le ha atribuido, es necesario efectuar el contraste entre el contenido obligacional, que en abstracto son las normas pertinentes que fijan la obligación para el órgano administrativo implicado, de un lado, y de otro, el grado de cumplimiento u observancia del mismo por parte de la autoridad demandada en el caso concreto; análisis que se realizará desde la óptica del régimen subjetivo de responsabilidad.

Visto lo anterior, procede el Despacho a analizar el caso de marras, bajo el régimen subjetivo que surge a partir de la comprobación de la existencia de los siguientes tres (03) elementos:

1) El daño.

2) La falla del servicio propiamente dicha.

3) Una relación de causalidad entre los dos primeros elementos, es decir, la comprobación de que

---

[2] Sentencia del Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. C.P. Dr. Enrique Gil Botero. Bogotá, 22 de julio de 2009. Radicación: 76001-23-31-000-1995-01182-01(16333).

el daño se produjo como consecuencia de la falla del servicio.

Explicado lo anterior, prosigue el Despacho con el análisis uno a uno de los elementos constitutivos de la falla del servicio.

i) El daño

A partir de 1991 con la expedición de la Constitución, se consagró en su artículo 90 el concepto de "*daño antijurídico*" como fundamento de la responsabilidad patrimonial del Estado, el cual deriva su calificación de antijurídico atendiendo a que el sujeto que lo padece no tiene el deber jurídico de soportarlo, y así fue definido por la jurisprudencia del Consejo de Estado, veamos:

> *«El concepto de daño antijurídico cuya definición no se encuentra en la Constitución ni en la ley, sino en la doctrina española, particularmente en la del profesor Eduardo García de Enterría, ha sido reseñado en múltiples sentencias desde 1991 hasta épocas más recientes, como el perjuicio provocado a una persona que no tiene el deber jurídico de soportarlo».*[3]

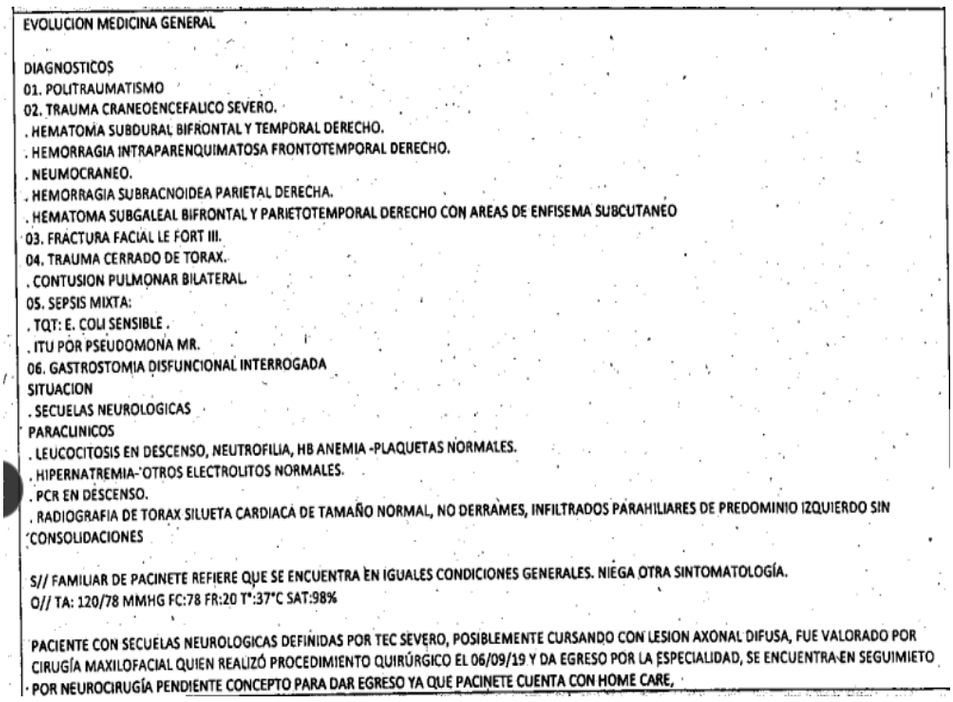
En este caso en particular, el daño alegado consiste precisamente en las lesiones padecidas por el señor Ilber Hernesto Narváez Díaz, con ocasión del accidente de tránsito acaecido el 10 de agosto de 2019, para lo cual se aportaron al informativo los siguientes documentos, que reposan en el archivo 002Demanda.pdf del expediente electrónico:

A fls. 118 a 203, reposa historia clínica del señor Ilber Hernesto Narváez Díaz, de fecha 10 de agosto de 2019, según la cual sufrió politraumatismo, trauma craneoencefálico severo, fractura facial le fort III, trauma cerrado de tórax, sepsis mixta y gastrostomía disfuncional interrogada. Veamos:

San José			EPICRISIS FUNDACIÓN HOSPITAL SAN JOSÉ DE BUGA					Vigencia: febrero de 2014	
Nombres y apellidos	NARVAEZ DIAZ ILBER HERNESTO				Convenio	SOS - CONTRIBUTIVO			
Tipo de identificación	CC	No. Identificación	94266461			Edad	39 AÑOS	Admisión	174955
INGRESO					EGRESO				
dd	mm	aa	Hora	Min	dd	mm	aa	Hora	Min
10	08	2019	22	14	09	09	2019	18	00
Servicio	URGENCIAS				Servicio	SEGUNDO PISO - ESTANCIA			
Nombre acudiente	MARY LILIANA NARVAEZ				Telefono	3127195099			
DIAGNOSTICO				CIE-10	DIAGNOSTICO				CIE-10
TRAUMATISMOS SUPERFICIALES MULTIPLES- NO ESPECIFICADOS				T009	TRAUMATISMO INTRACRANEAL- NO ESPECIFICADO				S069
					TRAUMATISMO CEREBRAL DIFUSO				S062
					TRAUMATISMOS MULTIPLES- NO ESPECIFICADOS				T07X

(…)

[3] Sentencia del Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección "A". C.P. Dr. Hernán Andrade Rincón. Bogotá, 26 de mayo de 2011. Radicación: 19001-23-31-000-1998-03400-01(20097).



EVOLUCION MEDICINA GENERAL

DIAGNOSTICOS
01. POLITRAUMATISMO
02. TRAUMA CRANEOENCEFALICO SEVERO.
. HEMATOMA SUBDURAL BIFRONTAL Y TEMPORAL DERECHO.
. HEMORRAGIA INTRAPARENQUIMATOSA FRONTOTEMPORAL DERECHO.
. NEUMOCRANEO.
. HEMORRAGIA SUBRACNOIDEA PARIETAL DERECHA.
. HEMATOMA SUBGALEAL BIFRONTAL Y PARIETOTEMPORAL DERECHO CON AREAS DE ENFISEMA SUBCUTANEO
03. FRACTURA FACIAL LE FORT III.
04. TRAUMA CERRADO DE TORAX.
. CONTUSION PULMONAR BILATERAL.
05. SEPSIS MIXTA:
. TQT: E. COLI SENSIBLE .
. ITU POR PSEUDOMONA MR.
06. GASTROSTOMIA DISFUNCIONAL INTERROGADA
SITUACION
. SECUELAS NEUROLOGICAS
PARACLINICOS
. LEUCOCITOSIS EN DESCENSO, NEUTROFILIA, HB ANEMIA -PLAQUETAS NORMALES.
. HIPERNATREMIA-OTROS ELECTROLITOS NORMALES.
. PCR EN DESCENSO.
. RADIOGRAFIA DE TORAX SILUETA CARDIACA DE TAMAÑO NORMAL, NO DERRAMES, INFILTRADOS PARAHILIARES DE PREDOMINIO IZQUIERDO SIN CONSOLIDACIONES

S// FAMILIAR DE PACINETE REFIERE QUE SE ENCUENTRA EN IGUALES CONDICIONES GENERALES. NIEGA OTRA SINTOMATOLOGÍA.
O// TA: 120/78 MMHG FC:78 FR:20 T°:37°C SAT:98%

PACIENTE CON SECUELAS NEUROLOGICAS DEFINIDAS POR TEC SEVERO, POSIBLEMENTE CURSANDO CON LESION AXONAL DIFUSA, FUE VALORADO POR CIRUGÍA MAXILOFACIAL QUIEN REALIZÓ PROCEDIMIENTO QUIRÚRGICO EL 06/09/19 Y DA EGRESO POR LA ESPECIALIDAD, SE ENCUENTRA EN SEGUIMIETO POR NEUROCIRUGÍA PENDIENTE CONCEPTO PARA DAR EGRESO YA QUE PACINETE CUENTA CON HOME CARE,

Conforme con lo anterior, queda claro que el señor Ilber Hernesto Narváez Díaz con ocasión del accidente de tránsito que se presentó el 10 de agosto de 2019, sufrió lesiones diagnosticadas como: "*politraumatismo", "trauma craneoencefálico severo", "fractura facial le fort III", "trauma cerrado de tórax", "sepsis mixta"* y *"gastrostomía disfuncional interrogada";* razón por la cual se impone concluir que el primer elemento de la responsabilidad se encuentra acreditado, dado que se lesionó un bien jurídicamente tutelado, como lo es la integridad física, y el ordenamiento jurídico no les impone a los demandantes el deber o la carga de tolerar los daños irrogados.

(ii) La falla del servicio propiamente dicha

La falla del servicio se da cuando el hecho dañoso es causado por la vulneración del contenido obligacional a cargo del Estado, contenido obligacional que se puede derivar de textos específicos como lo son las leyes, reglamentos o estatutos que establecen las obligaciones y deberes del Estado y sus servidores, también de deberes específicos impuestos a los funcionarios y al Estado, o de la función genérica que tiene el Estado y se encuentra consagrada en el inciso segundo de la Constitución Política, que no es otra cosa que el deficiente funcionamiento de la administración, porque no funcionó cuando ha debido hacerlo o porque lo hizo de manera tardía o equívoca.

En el caso concreto, la falla del servicio atribuida a las entidades demandadas consiste en la presunta omisión en el mantenimiento e iluminación de la vía por la cual transitaba el demandante y en la cual sufrió el accidente que dio lugar a la presente demanda.

No obstante, atendiendo que la entidad demandada Instituto Nacional de Vías (INVIAS) en el escrito de contestación de la demanda aceptó que la vía en cuestión está a su cargo, pues expresamente dijo lo

siguiente: *"…el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) considera que no se encuentra legitimado en la causa para responder por el juicio de imputación planteado con la demanda, toda vez que,* ***si bien la vía donde ocurrió el accidente objeto de este proceso estaba a cargo del INVIAS****, lo cierto es que ha indicado el mismo demandante, Sr. ILBER HERNESTO NARVEZ, que la falta de iluminación de vía fue la que dio origen a su caída".* (SIC) (Negrilla fuera del texto original), es entonces diáfana la falta de legitimación en la causa por pasiva de la Nación – Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), ergo, se declarará probada la misma en la parte resolutiva de esta sentencia.

Ahora bien, para el caso concreto, según se refirió en líneas precedentes y de acuerdo a la fijación del litigio, la falla del servicio atribuida al Instituto Nacional de Vías (INVIAS), consiste en la presunta omisión en el mantenimiento e iluminación de una vía pública, deber cuyo contenido obligacional se encuentra sustentado en las disposiciones que a continuación se transcriben:

En primer lugar, encontramos que la Ley 105 de 1993 *"por la cual se dictan disposiciones, básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones",* establece en sus artículos 12, 19 y 20 frente a la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, lo siguiente:

> *«Artículo 12.- Definición e integración de la infraestructura de transporte* ***a cargo de la Nación****. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del País, y de este con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:*
>
> 1. ***La red nacional de carreteras****, con sus zonas, facilidades,* ***y su señalización****, (…)»*. (Negrilla del Despacho).
>
> (…)
>
> *Artículo 19. Constitución y conservación****.*** *Corresponde* ***a la Nación*** *y a las entidades territoriales* ***la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad****, en los términos establecidos en la presente Ley.*
>
> *Artículo 20. Planeación e identificación de prioridades de la infraestructura de transporte. Corresponde al Ministerio de Transporte, a* ***las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte*** *y a las entidades territoriales,* ***la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.***

Para estos efectos, la Nación y las entidades territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta Ley». (Negrilla fuera del texto original).

De conformidad con las anteriores disposiciones normativas y con la jurisprudencia en cita, es claro entonces que es responsabilidad de la Nación velar por el mantenimiento y señalización de sus vías.

Ahora, en relación con el deber de iluminación de las vías del orden nacional, se tiene lo siguiente:

El artículo 68 de la Ley 1682 del 22 de noviembre de 2013, por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias, en relación con la prestación del servicio de alumbrado de las vías del orden nacional o departamental, establece lo siguiente:

«ARTÍCULO 68. ***Los municipios y distritos <u>podrán</u> proveer de*** *infraestructura adicional o complementaria de todo tipo o* ***alumbrado público a aquellos corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro de su perímetro urbano y rural aunque no estén a su cargo****, para garantizar la seguridad y mejorar el nivel de servicio a la población en el uso de la infraestructura de transporte,* ***previa autorización de la entidad titular del respectivo corredor vial»****.* (Negrillas y subrayado fuera del texto original.)

A su turno, el Decreto 943 del 30 de mayo de 2018, por el cual se modifica y adiciona la Sección 1, capítulo 6 del Título III del libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía, 1073 de 2015, relacionado con la prestación del servicio de alumbrado público, en el artículo 1 referente al servicio de alumbrado público, señala lo siguiente:

*"**Servicio de alumbrado público:** Servicio público no domiciliario de iluminación, inherente al servicio de energía eléctrica, que se presta con el fin de dar visibilidad· al espacio público, bienes de uso público y demás espacios de libre circulación, con tránsito vehicular o peatonal, dentro del perímetro urbano y rural de un municipio o distrito, para el normal desarrollo de las actividades.*

El servicio de alumbrado público comprende las actividades de suministro de energía eléctrica al sistema de alumbrado público, la administración, operación, mantenimiento, modernización, reposición y expansión de dicho sistema, el desarrollo tecnológico asociado a él, y la interventoría en los casos que aplique.

PARÁGRAFO. *No se considera servicio de alumbrado público la semaforización, los relojes digitales y la iluminación de las zonas comunes en las unidades inmobiliarias cerradas o en los edificios o conjuntos de uso residencial, comercial, industrial o mixto, sometidos al régimen de*

propiedad horizontal, la cual estará a cargo de la copropiedad.

***Se excluyen del servicio de alumbrado público la iluminación de carreteras que no se encuentren a cargo del municipio o distrito, con excepción de aquellos municipios y distritos que presten el servicio de alumbrado público en corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro su perímetro urbano y rural**, para garantizar la seguridad y mejorar el nivel de servicio a la población en el uso de la infraestructura de transporte, previa autorización de la entidad titular del respectivo corredor vial, acorde a lo dispuesto por el artículo 68 de la Ley 1682 de 2013."* (Negrillas y subrayado del Juzgado.)

De conformidad con las normas traídas a colación en líneas precedentes, es claro para esta sede judicial que la prestación del servicio de alumbrado público en las vías del orden nacional y departamental es de responsabilidad de la entidad que tiene a su cargo la correspondiente vía, y si bien eventualmente los municipios o distritos pueden prestar tal servicio cuando la vía se encuentre dentro de su perímetro, ello solo se puede dar con la avenencia de la entidad responsable de la vía.

Bajo esa premisa, se colige entonces que dado que en el presente asunto no se acreditó que la prestación del servicio de iluminación de la carretera estuviese a cargo de municipio o distrito alguno, con la pertinente autorización por parte del INVIAS, la obligación recae única y exclusivamente en cabeza de tal entidad.

No obstante lo anterior, recae en la parte demandante la carga de allegar al plenario los medios probatorios que sirvan para acreditar no solo la falla del servicio de la entidad, sino el nexo de causalidad entre tal falla y el daño irrogado.

Mencionado lo anterior, es pertinente enlistar las pruebas más relevantes allegadas al informativo a efectos de determinar si en efecto se configura la falla alegada por la parte demandante. Veamos:

En el archivo 002Demanda.pdf del expediente electrónico, reposan los siguientes documentos:

- A fls. 89 a 111, reposa informe de reconstrucción de accidentes de tránsito, realizado por el técnico experto en accidentes de tránsito Mauricio Valencia Muñoz. Del mismo se destaca lo siguiente:

2.3. CONDICIONES DE LA VIA

Geometría	Pendiente Curva
Superficie de rodadura	Asfalto
Numero de calzadas	1
Estado	Con huecos
Estado de vía	Seca
Iluminación artificial	No
Estado vía	En regular estado
Iluminación	poca visibilidad
Señalización Horizontal	Si
Señalización Vertical	Si

Según el estudio realizado, se puede concluir que el siniestro fue causado gracias a una mal formación existente en la vía, la cual ocasiono que el conductor perdiera el control, se saliera de la vía y posteriormente cayera de su vehículo. Cabe resaltar que dicha mal formación tiene una extensión superficiaria bastante considerable, lo cual dificulta maniobrar cuando el vehículo pasa por encima de él, causando que pierda el control y sufra su caída.

De acuerdo a lo anterior, se puede afirmar que gracias a estas anomalías en la carretera, se pueden provocar accidentes o siniestros, ya que en una situación dada el conductor perdería el control total del vehículo chocando contra personas u objetos que tenga a su alrededor, ya que le es imposible controlar de manera voluntaria el vehículo.

Como complemento de lo anterior, se tiene la contradicción del dictamen de reconstrucción del accidente de tránsito que aquí se discute, y que presentó el perito Mauricio Valencia Muñoz en la audiencia de pruebas que se celebró el 03 de septiembre de 2024, cuyo video reposa en el archivo 036VideoAudienciadePruebas.url del expediente electrónico. De dicha sustentación se destaca lo siguiente:

"PREGUNTADO: háblenos del informe. Quiero que usted me de los siguientes datos: quién le pidió a usted el informe; en qué fecha usted lo elaboró; cuál era la finalidad de este peritaje que usted va a rendir; a qué conclusiones llegó usted… CONTESTA: este informe pericial es una reconstrucción de este accidente de tránsito su Señoría, esto fue ***esta inspección se hizo el día mayo 5 de 2021****… presentado al doctor Andrés Felipe Pozo Arana… En este proceso se siguió la reconstrucción del accidente de tránsito, se contemplaron aspectos relacionados con los diferentes factores que intervinieron en el mismo, las consideraciones a resolver: analizar las características de la vía en cuanto a los sentidos viales, diseño, estado, iluminación, señalización, señalización reglamentaria, evaluar el sentido de la circulación, preimpacto de involucrado, estudiar forma y lugar del impacto, delimitar la consecuencia de hecho más probable y analizar el comportamiento*

vial... PREGUNTADO: recuerda usted entonces qué día exactamente se presentó este accidente de tránsito. CONTESTA: ***el accidente de tránsito ocurrió el día septiembre 10 del 2019.*** *PREGUNTADO: qué día realizó usted el dictamen pericial. CONTESTA:* ***este dictamen pericial se hizo en mayo 5 del 2021****. PREGUNTADO: qué fue lo que usted verificó, el lugar donde ocurrió el accidente, el vehículo o ambas cosas. CONTESTA: yo me desplacé al lugar donde hubo el siniestro. PREGUNTADO: o sea que usted no verificó el vehículo. CONTESTA: el vehículo sí le hice yo el peritaje pero anteriormente… PREGUNTADO: por qué dice agosto 15 del 2019 si en respuesta anterior usted me dice que fue en mayo del 2021. PREGUNTADO: porque esta fecha es la del accidente. PREGUNTADO: pero usted me había dicho que el accidente había sido en septiembre 10 del 2019. CONTESTA****: el día de ocurrencia del accidente que yo tengo fue en septiembre 10 del 2019.*** *PREGUNTADO: por eso, y entonces esta fecha que aparece en el encabezado del dictamen de reconstrucción, a qué se refiere esta fecha, porque no le cuadra a usted con nada de lo que me está diciendo. Me dice que fue a la vía pública en mayo del 2021, pero su informe tiene fecha de agosto del 2019. CONTESTA: sí, porque la reconstrucción se hizo fue en esa fecha, en mayo 5 en 2021, y el accidente fue en septiembre 10 del 2019. PREGUNTADO: o sea que usted primero presentó el informe y después fue el accidente. Después de agosto sigue septiembre. Me dice que el accidente fue en septiembre, pero usted ya en agosto estaba suscribiendo un informe. CONTESTA: no, en mayo del 2021 fue cuando ya presenté el informe. PREGUNTADO: entonces explíquele a esta audiencia a qué corresponde esta fecha. CONTESTA: porque es que en el informe que yo presenté, tengo es mayo 5 del 2021. No sé por qué aparece esa fecha ahí… porque el informe yo tengo acá el informe que yo imprimí y lo tengo es con mayo 5 de 2021. No sé por qué aparece esa fecha del 2019 ahí… PREGUNTADO: usted a qué tramo de la vía fue que le realizó el peritaje. CONTESTA: el tramo fue en el área departamental urbana el Valle del Cauca, esto fue en la vía Buenaventura Buga kilómetro 105 - 650. PREGUNTADO: como la vía es tan larga, cómo sabe usted que el sitio al que usted fue y tomó las fotos, hizo las mediciones, realizó el peritaje, corresponde exactamente al mismo sitio donde ocurrió el accidente. CONTESTA: por los documentos aportados para poder elaborar este informe de reconstrucción… fíjese que los documentos dicen inclusive las coordenadas. PREGUNTADO:* ***pero cómo hizo usted para llegar exactamente a esas coordenadas****. CONTESTA:* ***guiado por el señor abogado*** *y las personas que pidieron este siniestro ahí. PREGUNTADO: el día que usted realizó el peritaje con quién fue. CONTESTA: fui con el abogado y no recuerdo quién más fue. PREGUNTADO: usted sabe si el abogado estuvo presente el día del accidente. CONTESTA: no lo sé... PREGUNTADO: entonces cómo sabe usted que llegó al sitio correcto. CONTESTA: porque él fue informado... PREGUNTADO: estos hechos dice usted me había dicho que septiembre ahora vuelve a otra fecha diferente porque dice agosto 10 del 2019... acláreme eso. CONTESTA: es que no sé por qué cambian la fecha, porque yo el informe que yo tengo su Señoría me figura con fecha de septiembre 10 de 2019. No sé por qué razón figura esa fecha, agosto y es del 2019. PREGUNTADO: ese informe lo realizó usted, usted lo digitó. CONTESTA: sí su Señoría…PREGUNTADO: de dónde sacó esta fecha entonces. CONTESTA: no sé por qué fecha*

resulta ese que me está presentando su Señoría, no sé por qué figura con esa fecha, si yo lo tengo con fecha de septiembre 10 de 2019. PREGUNTADO: ***usted tiene algún equipo de geoposición o posición geográfica GPS****. CONTESTA: no su Señoría. PREGUNTADO: y entonces* ***de dónde sacó usted esas coordenadas.*** *CONTESTA: como le dije****, yo fui llevado por el señor abogado donde fue el lugar de los hechos y ahí fue donde se hizo la reconstrucción del accidente.*** *PREGUNTADO: cómo hizo usted para reconstruir el accidente. CONTESTA: se fue al lugar de los hechos y se miró la vía, el estado de la vía y el desperfecto que tenía esta vía. PREGUNTADO: es posible que el estado de la vía hubiera podido cambiar desde el año 2019 hasta mayo de 2021 que usted realizó la inspección al lugar. CONTESTA: pues* ***según lo que me informaron****, se encontraba en las mismas condiciones cuando fuimos a hacer la reconstrucción. PREGUNTADO: O sea que para la reconstrucción, le entiendo que usted solamente se basó en lo que le informaron. CONTESTA: esa fue una de lo que yo utilicé para hacer este informe su Señoría, de la información que recopilé. PREGUNTADO: Y qué otros datos utilizó usted entonces. CONTESTA: pues ahí fue más que todo lo de la superficie de la vía que era una vía pendiente con curva, el número de calzadas que era una, la superficie de ésta que era de asfalto… PREGUNTADO: quién le dijo a usted que aquí había sido el accidente. CONTESTA:* ***fui informado por el abogado****. PREGUNTADO: qué logra apreciarse en esta foto. CONTESTA: logro apreciar la información que presenta la vía en la parte central. PREGUNTADO:* ***o sea que el motociclista estaba transitando por la parte central, no iba por ninguno de los dos carriles****. CONTESTA: pues* ***como es curva Señoría, hay veces cuando va un vehículo que es, hay veces que no tiene la esta, o la moto puede para coger bien la curba la coge hay veces cerrada, entonces hay veces se desvía un poquito.*** *PREGUNTADO: pero no me contestó lo que le pregunté. Si el hueco está en la mitad de la vía, ello significa que* ***el conductor de la motocicleta iba transitando justo por la mitad de la vía.*** *CONTESTA: sí, como le estoy explicando a su Señoría,* ***es que ahí esa parte es una curva, entonces para coger la curva uno se abre, entonces por eso hay veces coge uno la parte central.*** *PREGUNTADO: o sea, en las curvas es permitido que los vehículos y las motocicletas transiten por el, por las líneas, pisando la línea. CONTESTA: no su Señoría, eso no es permitido... PREGUNTADO: cuántos metros hay entre este hueco y la posición final de la motocicleta. CONTESTA:* ***esas medidas no las tomé*** *su Señoría. PREGUNTADO: usted aquí está graficando el recorrido de la motocicleta, verdad con esta línea roja.* ***Si usted no presenció el accidente, cómo hizo usted para saber que la motocicleta venía por ese recorrido que usted graficó****. CONTESTA:* ***por la información que me dieron para hacer esta reconstrucción****... PREGUNTADO: háblenos de este hueco. CONTESTA: ese es el ancho, 87 cm de ancho. PREGUNTADO: este hueco le pregunto, fue el que generó el accidente de tránsito. CONTESTA: según lo que recopilé sí su Señoría. PREGUNTADO:* ***este mismo hueco que usted midió y verificó y constató en mayo del 2021 estaba exactamente igual en el año 2019****. CONTESTA: pues en el momento que yo fui a hacer la reconstrucción su Señoría,* ***no puedo decir en ese entonces****, pero cuando yo fui a hacerla, todavía existía ese hueco en la carretera. PREGUNTADO:*

pero la pregunta es, este hueco era exactamente igual al momento del accidente. CONTESTA: ***no su Señoría…no podría determinar eso****. PREGUNTADO: acá se puede ver el ancho y el largo del hueco. De pronto usted midió la profundidad. CONTESTA: no,* ***la profundidad no la medí****... PREGUNTADO: cuál es la conclusión de la verificación de la vía y de la reconstrucción del accidente. CONTESTA: después de observar la reconstrucción del accidente en el lugar de los hechos, pues llegué a concluir lo siguiente:* ***según el estudio realizado, se desprende que el siniestro fue causado gracias a una malformación existente en la vía, la cual ocasionó que el conductor perdiera el control y se saliera de la vía y posteriormente cayera de su vehículo****. Cabe resaltar que dicha malformación tiene una extensión superficiaria bastante considerable, lo cual dificulta maniobrar cuando el vehículo pasa por encima de él, causando que pierda el control y sufra su caída. De acuerdo a lo anterior, se puede afirmar que gracias a estas anomalías en la carretera pueden provocar accidentes o siniestros, ya que en una situación dada el conductor perdiera el control total del vehículo, chocando contra personas u objetos que tenga a su alrededor, ya que le es imposible controlar de manera voluntaria el vehículo… PREGUNTADO: realizó usted algún tipo de análisis de huella de arrastre en vehículo motocicleta en el siniestro vial que nos ocupa. CONTESTA: no… PREGUNTADO: usted manifestó en respuesta anterior ante este despacho, que usted no analizó la profundidad del hueco que está en el informe, solamente pues las otras medidas; también ha indicado aquí en respuesta anterior, que no realizó análisis sobre la huella de arrastre. Si usted no realizó el análisis de profundidad, digamos técnica, ni de huella de arrastre, cómo pudo concluir que el hueco se constituyó en la causa eficiente del siniestro y no otra. CONTESTA: teniendo en cuenta la observación que hice ese día que hicimos la reconstrucción de este accidente, sí, la profundidad no la tomé, tomé el ancho, pero sí pude analizar de que esta anormalidad que presentaba esta esta carretera podía ser causante de un accidente de tránsito. PREGUNTADO: cómo puede usted determinar de manera certera o fehaciente en su informe que ese hueco fue la causa eficiente. ¿Pudo haber sido otra la causa eficiente? CONTESTA: yo estoy informando de lo que estoy haciendo en el informe de la reconstrucción. Entonces estoy informando según lo que vi yo en esa anomalía de la carretera…* ***Con anterioridad sí pudo haber estado esta anomalía diferente al tiempo que pasó cuando se hizo la reconstrucción de este siniestro****... PREGUNTADO:* ***pudo haber existido otra causa generadora del accidente****. CONTESTA:* ***pues sí, pudo haber sido así…*** *PREGUNTADO: qué criterios técnicos y científicos o qué información técnica tuvo en cuenta para poder plasmar esa línea punteada roja afirmando que esa era la trayectoria de la motocicleta. CONTESTA: sí claro, esta demarcación la hice en base a mi experiencia. Entonces tracé más o menos la trayectoria que tiene el vehículo en el momento de caer a este hueco y perder el control. PREGUNTADO: cómo hace uno una reconstrucción de un accidente trazando más o menos una trayectoria sin ningún criterio científico, es decir, usted nos ha expuesto hasta el momento ni puntos que tomó como base para la reconstrucción de esta trayectoria, ni puntos que usted tomó como base para poder fijar esa posición de la motocicleta. Podría indicarnos cuáles son esos puntos que usted tuvo en cuenta para poder fijar esa trayectoria. CONTESTA: los puntos fueron, como vuelvo y le digo, en base a mi experiencia en esto, puede*

concluir, pues que esta motocicleta en el momento de caer en este hueco pierde el control y la trayectoria que yo marqué, ahí es la que puede haber tenido ella en el momento de la caída del señor. PREGUNTADO: sabe usted a qué velocidad transitaba la motocicleta. CONTESTA: No doctor. PREGUNTADO: sabe usted si la motocicleta dejó huellas de arrastre. CONTESTA: No doctor. PREGUNTADO: y entonces cómo puede afirmar cuál es la trayectoria de la motocicleta si no tiene elementos para basarse en los puntos cardinales, con los puntos que usted fija como sitio exacto en el que transitó la motocicleta. CONTESTA: ***según las recopilaciones y los informes que me pasaron el señor abogado, entonces en base a esto hice esta reconstrucción****. PREGUNTADO: puede decirnos cuáles son esos informes y esos elementos que le entregó el apoderado para poder llegar a esta conclusión pericial. CONTESTA: pues en este momento no los tengo doctor, porque ya transcurrieron tres años, entonces no los tengo en este momento. PREGUNTADO: me podría recordar cuáles son sus conocimientos, su preparación profesional. CONTESTA: yo estudié en la Corporación Técnico Profesional del Valle como técnico en tránsito y transporte, hice una capacitación en INVIAS como investigador en accidente de tránsito, y otra capacitación que hice con Cámara y Comercio... PREGUNTADO: en el momento que se le solicitó la realización de este informe se le trasladaron algunos elementos para su estudio. CONTESTA: sí señor abogado. PREGUNTADO: qué elementos, con qué elementos contó o tuvo en sus manos para realizar el informe. CONTESTA: los elementos, sino que ya transcurrió tanto tiempo entonces no puedo tener esos elementos presentes, pero* ***sí sé que se me aportó la planimetría en el lugar de los hechos. Y otro elemento fue los datos de la motocicleta****. PREGUNTADO: Usted tuvo en sus manos para este estudio el informe de tránsito. CONTESTA: sí. PREGUNTADO: tuvo en sus manos para este estudio el croquis o bosquejo topográfico. CONTESTA: Sí."*

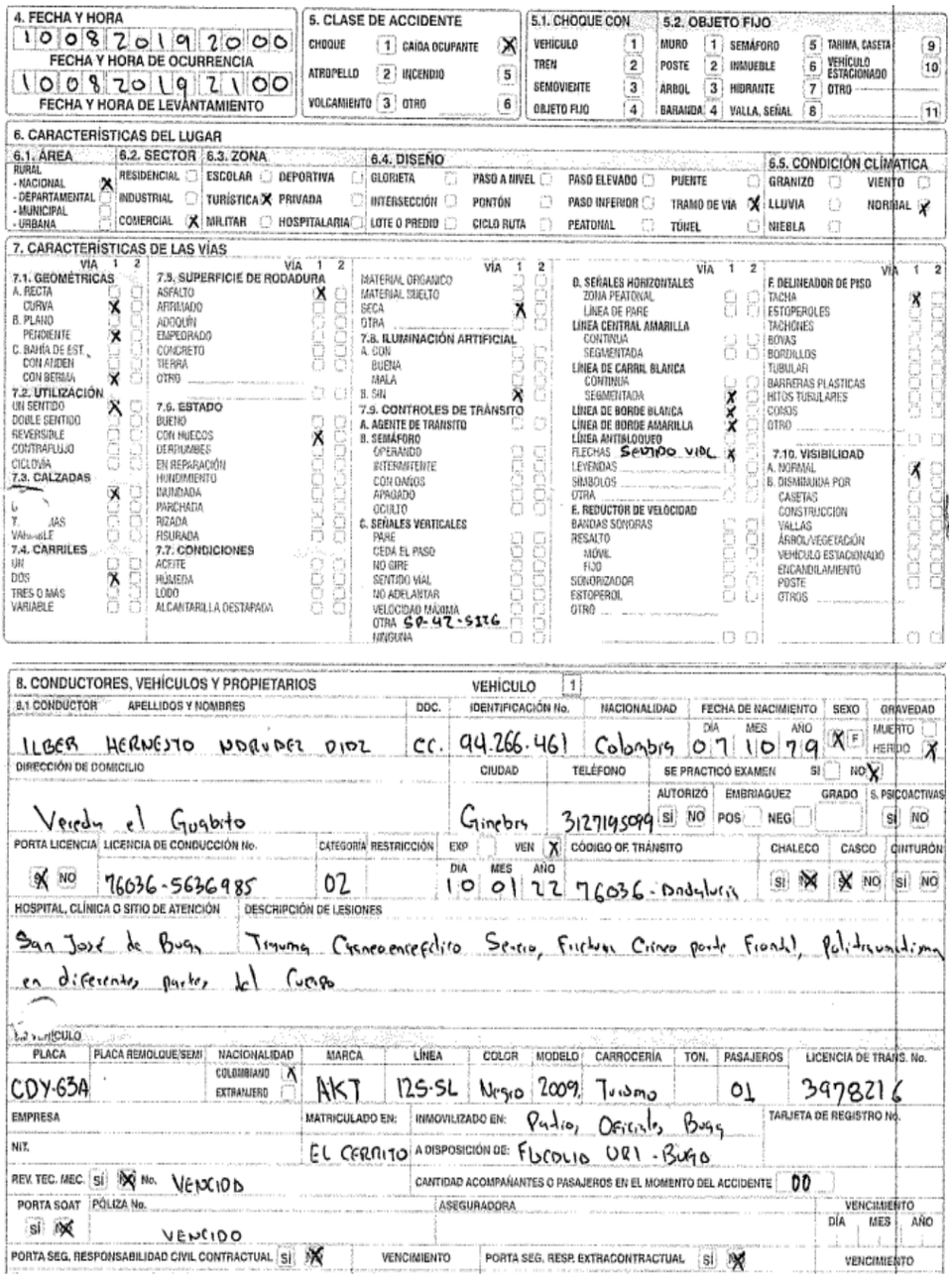
Como se advierte en la contradicción del dictamen, el perito no tiene claridad ni certeza acerca de la fecha de ocurrencia del accidente, pues refiere que fue en septiembre de 2019 cuando en realidad ocurrió en agosto de dicho año. De otro lado, tampoco hay certeza sobre el lugar en el cual se hizo la reconstrucción fuese el que corresponde al lugar del accidente, toda vez que el perito adujo no contar con equipo de georreferenciación que le diera seguridad sobre el lugar al cual se desplazó y haber llegado a ese lugar basándose en lo que le dijo el apoderado de los demandantes, y llevado allí por el apoderado en compañía de familiares de la víctima.

Por otra parte, la visita al lugar para hacer la reconstrucción del siniestro fue realizada casi 15 meses después de ocurrido el mismo, por lo que además de lo ya mencionado, aun si se tuviera certeza de que el lugar que fue visitado corresponde al del siniestro, no se tiene seguridad sobre el estado de la vía en la que presuntamente y que fue inspeccionada, corresponda al mismo estado en que se encontraba la vía para la fecha de ocurrencia de los hechos, por lo que es claro que no acreditó que el hueco que se menciona y que presuntamente hizo que el conductor perdiera el control del vehículo, estuviese en las mismas condiciones en que estaba para la fecha de los hechos, o que siquiera hubiese estado allí; así como tampoco logró acreditar fehacientemente, que la ruta de desplazamiento de la motocicleta, haya

sido exactamente como la graficó en el dictamen pericial.

En el archivo 031RespuestaFiscalia del expediente electrónico, reposa copia de la investigación penal con radicado 761116000165201901136, en la cual figura como víctima el señor Ilber Hernesto Narváez Díaz. De la misma se destaca lo siguiente:

- A fls. 3 a 5, reposa informe policial de accidentes de tránsito No. 000949281 de fecha 10 de agosto de 2019. Del mismo se destaca lo siguiente:



4. FECHA Y HORA
FECHA Y HORA DE OCURRENCIA: 10 08 2019 2000
FECHA Y HORA DE LEVANTAMIENTO: 10 08 2019 2100

5. CLASE DE ACCIDENTE: CHOQUE 1 · CAIDA OCUPANTE X · ATROPELLO 2 · INCENDIO 5 · VOLCAMIENTO 3 · OTRO 6

5.1. CHOQUE CON: VEHICULO 1 · TREN 2 · SEMOVIENTE 3 · OBJETO FIJO 4

5.2. OBJETO FIJO: MURO 1 · POSTE 2 · ARBOL 3 · BARANDA 4 · SEMÁFORO 5 · INMUEBLE 6 · HIDRANTE 7 · VALLA, SEÑAL 8 · TARIMA, CASETA 9 · VEHÍCULO ESTACIONADO 10 · OTRO 11

6. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

6.1. ÁREA: RURAL · NACIONAL · DEPARTAMENTAL · MUNICIPAL · URBANA X

6.2. SECTOR: RESIDENCIAL · INDUSTRIAL · COMERCIAL X

6.3. ZONA: ESCOLAR · DEPORTIVA · TURÍSTICA X · PRIVADA · MILITAR · HOSPITALARIA

6.4. DISEÑO: GLORIETA · PASO A NIVEL · PASO ELEVADO · PUENTE · INTERSECCIÓN · PONTÓN · PASO INFERIOR · TRAMO DE VIA X · LOTE O PREDIO · CICLO RUTA · PEATONAL · TÚNEL

6.5. CONDICIÓN CLIMÁTICA: GRANIZO · VIENTO · LLUVIA · NORMAL X · NIEBLA

7. CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS

7.1. GEOMÉTRICAS: A. RECTA · CURVA X · B. PLANO · PENDIENTE X · C. BAHÍA DE EST · CON ATAJEN · CON BERMA X

7.2. UTILIZACIÓN: UN SENTIDO X · DOBLE SENTIDO · REVERSIBLE · CONTRAFLUJO · CICLOVÍA

7.3. CALZADAS: [illegible] X · [illegible]AS

7.4. CARRILES: UN · DOS X · TRES O MÁS · VARIABLE

7.5. SUPERFICIE DE RODADURA: ASFALTO X · ARMADO · ADOQUÍN · EMPEDRADO · CONCRETO · TIERRA · OTRO

7.6. ESTADO: BUENO · CON HUECOS X · DERRUMBES · EN REPARACIÓN · HUNDIMIENTO · INUNDADA · PARCHADA · RIZADA · FISURADA

7.7. CONDICIONES: ACEITE · HUMEDA · LODO · ALCANTARILLA DESTAPADA

MATERIAL ORGANICO · MATERIAL SUELTO · SECA X · OTRA

7.8. ILUMINACIÓN ARTIFICIAL: A. CON · BUENA · MALA · B. SIN X

7.9. CONTROLES DE TRÁNSITO: A. AGENTE DE TRANSITO · B. SEMÁFORO · OPERANDO · INTERMITENTE · CON DAÑOS · APAGADO · OCULTO · C. SEÑALES VERTICALES · PARE · CEDA EL PASO · NO GIRE · SENTIDO VIAL · NO ADELANTAR · VELOCIDAD MAXIMA · OTRA SP-47-SI26 · NINGUNA

D. SEÑALES HORIZONTALES: ZONA PEATONAL · LÍNEA DE PARE · LINEA CENTRAL AMARILLA · CONTINUA · SEGMENTADA · LINEA DE CARRIL BLANCA · CONTINUA · SEGMENTADA X · LINEA DE BORDE BLANCA X · LINEA DE BORDE AMARILLA X · LÍNEA ANTIBLOQUEO · FLECHAS Sentido Vial X · LEYENDAS · SIMBOLOS · OTRA

E. REDUCTOR DE VELOCIDAD: BANDAS SONORAS · RESALTO · MÓVIL · FIJO · SONORIZADOR · ESTOPEROL · OTRO

F. DELINEADOR DE PISO: TACHA X · ESTOPEROLES · TACHONES · BOYAS · BORDILLOS · TUBULAR · BARRERAS PLASTICAS · HITOS TUBULARES · CONOS · OTRO

7.10. VISIBILIDAD: A. NORMAL X · B. DISMINUIDA POR · CASETAS · CONSTRUCCIÓN · VALLAS · ÁRBOL/VEGETACIÓN · VEHÍCULO ESTACIONADO · ENCANDILAMIENTO · POSTE · OTROS

8. CONDUCTORES, VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS — VEHÍCULO 1

8.1 CONDUCTOR — APELLIDOS Y NOMBRES: ILBER HERNESTO NARVAEZ DIAZ — DOC. IDENTIFICACIÓN No.: CC. 94.266.461 — NACIONALIDAD: Colombia — FECHA DE NACIMIENTO: DÍA 07 MES 10 AÑO 79 — SEXO: X F — GRAVEDAD: MUERTO · HERIDO X

DIRECCIÓN DE DOMICILIO: Vereda el Guabito — CIUDAD: Ginebra — TELÉFONO: 3127195099 — SE PRACTICÓ EXAMEN: SI · NO X — AUTORIZÓ: SI · NO — EMBRIAGUEZ: POS · NEG — GRADO — S. PSICOACTIVAS: SI · NO

PORTA LICENCIA: X NO — LICENCIA DE CONDUCCIÓN No.: 76036-5636985 — CATEGORIA RESTRICCIÓN: 02 — EXP — VEN X — CÓDIGO OF. TRÁNSITO: DIA 10 MES 01 AÑO 22 76036 - Bodaluria — CHALECO: SI X — CASCO: X NO — CINTURÓN: SI · NO

HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN: San José de Buga — DESCRIPCIÓN DE LESIONES: Trauma Craneoencefalico Severo, Fractura Craneo parte Frontal, Politraumatismo en diferentes partes del Cuerpo

VEHÍCULO

PLACA	PLACA REMOLQUE/SEMI	NACIONALIDAD	MARCA	LÍNEA	COLOR	MODELO	CARROCERÍA	TON.	PASAJEROS	LICENCIA DE TRANS. No.
CDY-63A		COLOMBIANO X · EXTRANJERO	AKT	125-SL	Negro	2009	Turismo		01	3978216

EMPRESA — MATRICULADO EN: EL CERRITO — INMOVILIZADO EN: Patio, Oficial, Buga — TARJETA DE REGISTRO No.

NIT. — A DISPOSICIÓN DE: Fiscalia URI - Buga

REV. TEC. MEC. SI X No. VENCIDO — CANTIDAD ACOMPAÑANTES O PASAJEROS EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE: 00

PORTA SOAT: SI X — PÓLIZA No.: VENCIDO — ASEGURADORA — VENCIMIENTO DÍA MES AÑO

PORTA SEG. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL: SI X — VENCIMIENTO — PORTA SEG. RESP. EXTRACONTRACTUAL: SI X — VENCIMIENTO

(…)

10. TOTAL VÍCTIMAS:	PEATÓN 00	ACOMPAÑANTE 00	PASAJERO 00	CONDUCTOR 01	TOTAL HERIDOS 01	MUERTOS 00

11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

DEL CONDUCTOR 131 — DEL VEHÍCULO DE LA VÍA — DEL PEATÓN DEL PASAJERO

OTRA — ESPECIFICAR ¿CUÁL?: Salirse de la Calzada.

12. TESTIGOS

APELLIDOS Y NOMBRES	DOC.	IDENTIFICACIÓN No.	DIRECCIÓN Y CIUDAD	TELÉFONO

13. OBSERVACIONES

Vehículo No asegurado, se realiza orden de Comparendo Nacional # 4133603 Código de infracción D-02

14. ANEXOS ANEXO 1 (Conductores, Vehículos) ANEXO 2 (víctimas, peatones o pasajeros) OTROS ANEXOS (Fotos y videos)

15. DATOS DE QUIEN CONOCE EL ACCIDENTE

GRADO	APELLIDOS Y NOMBRES	DOC.	IDENTIFICACIÓN No.	PLACA	ENTIDAD	FIRMA
PT	Ríos Cruz Juan Manuel	cc	14695311	092449	Ponal-Dimar	

Como complemento del informe policial de accidente de tránsito, se recaudó el testimonio del señor Juan Manuel Ríos Cruz, quien conoció del siniestro que aquí se ventila y fue quien diligenció el informe policial de accidentes de tránsito. Dicha prueba fue recaudada en la audiencia de pruebas que se celebró el 03 de septiembre de 2024, cuyo video reposa en el archivo 036VideoAudienciadePruebas.url del expediente electrónico. De dicho testimonio se destaca lo siguiente:

> *"PREGUNTADO: usted me puede decir, con base en este informe que le estoy poniendo de presente, que se encuentra folio 81 del expediente electrónico y para el momento en que usted llegó a atender este accidente, cómo estaba la vía, si estaba iluminada, lisa, si había llovido, si había señalización. Cómo estaba. CONTESTA: estamos hablando de la vía nacional, Buenaventura - Buga, que por ser una vía rural en el kilómetro ciento 105 + 650 es una vía que para esa hora de la ocurrencia del hecho, que en la planilla dice 20 horas, es una vía totalmente oscura, totalmente oscura y carece de iluminación artificial… No sé ahora cómo se encuentra la vía… PREGUNTADO: ahí tiene que haber luz pública o es normal y está bien que en ese tramo de la vía no exista iluminación artificial. CONTESTA: No, para nada, no es normal porque es una vía nacional que conecta un puerto nacional de carga marítima como lo es Buenaventura. Todo lo que entra y salga al centro del país tiene que pasar por ese puerto, entonces la verdad sería una vía que debería estar iluminada en todo su trayecto. PREGUNTADO: aquí en las observaciones me puede decir qué fue lo que usted plasmó: CONTESTA: **vehículo no asegurado**, se realiza orden de comparendo nacional, número terminado en 3603, y código de infracción de 02. **Tengo entendido que es no portar los seguros obligatorios vigentes.** PREGUNTADO: usted recuerda la hipótesis que usted dio y que hubiera generado ese accidente. CONTESTA: sí señor. **Hipótesis de 131, salirse de la calzada, atribuida al conductor de la motocicleta**… **la hipótesis 131 es una hipótesis que se le atribuye a los conductores**. Esas hipótesis están en la Resolución 11268 del 2012, que es el manual de diligenciamiento del informe policial de accidente de tránsito. Entonces, en ese orden de ideas, **de acuerdo a los elementos materiales probatorios, la posición final del vehículo, y la trayectoria y la geografía de la vía se pudo llegar a esa***

conclusión, que el conductor se salió de la calzada. *PREGUNTADO: él se sale de la calzada por el mal estado de la vía o por qué. CONTESTA: ahí sí no puedo yo entrar a juzgar si fue por el mal estado de la vía o por las condiciones anímicas o por el estado del vehículo****. Solamente puedo llegar a la conclusión de que salió de la calzada****. Sería muy irresponsable de parte mía yo juzgar el motivo o circunstancia por la cual se salió de la calzada. Yo solamente* ***de acuerdo a lo que encuentre en la vía yo trato de acercarlo lo más posible a la realidad****… PREGUNTADO: esta demanda fue presentada solicitando el pago de unos perjuicios por este accidente, el señor me indica que el accidente fue generado por el mal estado de la vía. Como usted estuvo el día de los hechos y atendió el accidente de tránsito, usted me puede señalar, de acuerdo a este informe que tiene ahí en pantalla, si la vía pública nacional estaba en buen estado o estaba en mal estado. CONTESTA: …en la casilla 7.6 en la parte que dice características de la vía, se puede evidenciar que yo registré que la vía se encontraba con huecos; en la casilla número 7.6, que se encontraba sin iluminación artificial… PREGUNTADO: usted hizo un croquis, el cual tiene ahí en pantalla… usted me puede indicar si en este croquis están graficados los huecos que usted señaló en el punto 7 de este mismo informe. CONTESTA: no su Señoría… PREGUNTADO: pero si no había luz y estaba tan difícil visualizarlo, entonces usted por qué plasmó en el numeral séptimo del informe que había un hueco. CONTESTA: con la linterna a su Señoría. PREGUNTADO: o sea que usted sí inspeccionó los huecos. CONTESTA: Sí los inspeccioné la vía, pero no con detenimiento y detalle como las condiciones atmosféricas o climatológicas me lo me lo pudieran permitir… PREGUNTADO: como usted afirma haber inspeccionados los huecos con su linterna, explíqueme si esos huecos tenían el tamaño suficiente como para hacerle perder el control al motociclista. CONTESTA: yo le soy muy sincero,* ***yo los huecos no los medí****. Solamente verifiqué. Hice un recorrido como lo dicen los manuales de Policía Judicial. Hice un recorrido punto a punto, un barrido con la linterna, mientras la luminosidad de la linterna me lo permite. Y así como los iba evidenciando, así mismo yo los iba plasmando ahí en el informe policial de accidente de tránsito. Sí se encontró que la vía se encontraba algo afectada en patologías viales, por lo cual quedó registrada ahí en la casilla 7.1 estado de la vía, pero pues para yo ponerme con detenimiento y dedicación a medir cada dimensión de cada hueco, pues se me hace un poco extenso la labor, y no podía yo exponer mi seguridad, mi integridad, ni la mía ni la de mi compañero de patrulla, entonces por eso solamente se escribió y se plasmó ahí en el informe, tal y como lo coloqué en conocimiento ante la autoridad competente. PREGUNTADO: usted trabaja en la policía de carreteras. Cuánto tiempo lleva allí. CONTESTA: llevo 15 años, 7 meses aproximadamente. PREGUNTADO: En esos 7 años casi 8, ha tenido que conducir motocicleta de la Policía. CONTESTA: Sí señor, siempre lo hago. Es mi elemento de dotación. PREGUNTADO: entiéndame la pregunta… le estoy diciendo que como usted afirma haber inspeccionado los huecos con su linterna, me diga si esos huecos tenían la relevancia suficiente como para hacerle perder el control a un motociclista. CONTESTA: le entiendo muy bien la pregunta,* ***créame que si uno es una persona prudente y respeta las normas de tránsito y los límites de velocidad, es una patología que se encuentra en la vía, cómo le explico yo, una vez sorteado el obstáculo como***

tal, si uno va con la velocidad que es y los cinco sentidos bien puestos sobre la vía, no creo que sea posible o que ocurra un accidente de tránsito*, porque vuelvo le digo, es una, es un evento improvisto que uno se va a encontrar, entonces si uno va con los cinco sentidos puestos sobre la vía y la atención como conductor al entorno de la vía, se puede presentar dos situaciones, la primera que se pueda sortear el obstáculo antes de lo predecible porque el accidente de tránsito tiene cuatro fases, que si no estoy mal es la percepción, conflicto, decisión y reacción.* ***Entonces si la velocidad con que un conductor transita normalmente sobre una calzada es moderada, créame que ese ese incidente se puede sortear perfectamente. ¿Por qué? Porque le da tiempo de reaccionar o de tomar una determinación prudente con el fin de evitar verse involucrado en un siniestro vial. Pero si esa dinámica del accidente se ve afectado por un factor contribuyente que es la velocidad, muy difícil se puede sortear ese obstáculo y se puede una persona ver involucrado en un accidente de tránsito****. Con este postulado no quiero decir ni quiero insinuar que el conductor de esa motocicleta venía excediendo los límites de velocidad, yo lo digo es a criterio personal, como conductor de motocicleta, que lo soy hace aproximadamente unos 20 años. PREGUNTADO: el velocípedo que se vio implicado en este accidente de tránsito dejó alguna huella de arrastre. CONTESTA: Sí señor, su Señoría dejó una huella de arrastre metálico, que comúnmente en el argot popular lo conocen como arañazo, que tiene una distancia de 19 metros, lo cual describe la trayectoria de la motocicleta. Esa huella la vamos a encontrar en una especie de semicurva que está fijada topográficamente en el bosquejo topográfico, se llama huella de arrastre metálico y tiene una distancia de 19 m y está ininterrumpida… PREGUNTADO: había humedad ese día, recuerda. CONTESTA: No recuerdo, pero en el informe policial de accidente, características de la vía, se registró que la vía se encontraba seca… PREGUNTADO: puede indicarle al Despacho judicial si usted recuerda el tema inherente a lo registrado en torno a que el vehículo siniestrado no contaba con revisión técnico mecánica ni SOAT en el momento del accidente. CONTESTA: de acuerdo a la información que tengo yo registrada en la casilla número 8.2, que son la información que se debe registrar a los vehículos involucrados, se puede evidenciar que consultando en línea la aplicación RUNT… se puede evidenciar que la motocicleta no portaba para la fecha de los hechos ni revisión ni seguro obligatorio contra el accidente de tránsito. Por tal razón se elaboró la respectiva orden de comparendo por infringir esa norma. PREGUNTADO: usted ha manifestado ya en respuesta anterior que labora para para el conocido DITRA, digamos, dentro de su experiencia ha manifestado también que es conductor de motocicleta hace 20 años, puede indicarle usted al despacho si un vehículo automotor sin portar el SOAT o la revisión técnico mecánica puede circular por las vías nacionales del país. CONTESTA: artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, literal, C, Numeral 35, dice que ningún vehículo puede transitar por las vías del territorio nacional sin el certificado de revisión técnico mecánica de gases contaminantes, del presente artículo literal D, numeral 02, ningún vehículo puede circular por las vías del territorio nacional sin una póliza de seguro obligatorio contra accidente de tránsito. En resumen,* ***no puede conducir, el vehículo no***

puede transitar, toda vez que son dos documentos indispensables para poder que un vehículo diferentemente de la categoría que sea, así sea, vehículo, motocicleta, camión, tractocamión no puede transitar si tiene estos documentos vencidos porque es una infracción al Código Nacional de Tránsito, lo cual amerita su inmovilización*."*

Según se desprende de lo consignado en el informe policial de accidentes de tránsito, y de lo declarado por el testigo, quien fue quien atendió el accidente y diligenció el mentado informe, pese a que la vía en la cual ocurrieron los hechos no contaba con iluminación artificial, estaba seca y bien señalizada, ya que tenía línea de carril blanca segmentada, así como línea de borde blanca y línea de borde amarilla, y tenía flechas que señalaban el sentido vial, y tenía tachas como delineadores de piso. De otro lado, era una vía de un solo sentido de dos carriles con berma, y la visibilidad era normal.

Se desprende además, que el conductor tenía tanto el SOAT como el certificado de revisión técnico mecánica vencidos, y se plasmó como causa del accidente la 131, que según la Resolución No. 0011268 de 2012, por la cual se adopta el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), su manual de diligenciamiento y se dictan otras disposiciones, corresponde a salirse de la calzada, y que se refiere a "*dirigirse y transitar parcial o totalmente por la berma con el fin de adelantar o evitar congestionamientos vehiculares y otra situación similar intencionalmente",* causal ésta que según fue referido en el testimonio, es atribuida al conductor. Como refuerzo de lo anterior, revisado el bosquejo topográfico, se observa de acuerdo a lo allí plasmado, que el accidente ocurrió al salirse el conductor de la calzada por transitar por la berma del lado izquierdo.

De otro lado, también quedó claro que por tener vencidos el SOAT y la revisión técnico mecánica, el vehículo no debía circular, ya que estaba infringiendo normas de tránsito.

De la misma manera, se refirió que la vía presentaba huecos, no obstante, no quedó constancia de la ubicación ni de las dimensiones (largo, ancho, profundidad) de los mismos. Pese a ello, fue expresado por el testigo, dada su experiencia de 20 años conduciendo motocicleta, que los mismos no tenían la entidad de provocar una caída al pasar sobre ellos, siempre y cuando se condujera de manera prudente y con pericia, esto es, respetando los límites de velocidad y prestando la debida atención al entorno y a la labor de conducir el velocípedo.

- A fls. 6 a 10, obra reporte de iniciación FPJ-1, de fecha 11 de agosto de 2019. Del mismo se destaca lo siguiente:

Desarrollo de la actividad:

SIENDO LAS 20:00 HORAS DEL DÍA DE HOY 10 DE AGOSTO DEL 2019, NOS INFORMAN VÍA CELULAR SOBRE LA OCURRENCIA DE UN SINIESTRO VIAL, CON UNA PERSONA LESIONADA. SE TRATA DE LA VÍA BUENAVENTURA – BUGA KM 106+650 METROS, SECTOR PLAN DE LAS VACAS MUNICIPIO DE YOTOCO, SENTIDO BUENAVENTURA – BUGA, DE INMEDIATO LA PATRULLA DE TURNO CUADRANTE VIAI DE MEDIACANOA INICIA DESPLAZAMIENTO AL LUGAR DE LOS HECHOS, PT. RÍOS CRUZ JUAN MANUEL.

AL LLEGAR AL LUGAR DEL SINIESTRO VIAL SE OBSERVA VARIOS USUARIOS DE LA VÍA Y CURIOSOS DEL SECTOR, PERSONAL DE BOMBEROS DEL MUNICIPIO DE YOTOCO,SE HALLA SENTIDO BUENAVENTURA-BUGA, UNA MOTOCICLETA EN EL SUELO Y UNA PERSONA LESIONADA QUE ESTABAN SIENDO ATENDIDAS POR LA AMBULANCIA Y PERSONAL DE PARAMÉDICOS, SE PROCEDE A DAR INICIO A LAS DILIGENCIAS DE ACTOS URGENTES. INGRESAN PT. RÍOS CRUZ JUAN MANUEL. IDENTIFICANDO LAS EVIDENCIAS Y REALIZANDO LA INSPECCIÓN AL LUGAR DE LOS HECHOS, MEDIANTE MÉTODO DE BÚSQUEDA PUNTO A PUNTO, DESCRIBIENDO EL LUGAR ASÍ: SE TRATA DE ZONA RURAL, TRAMO DE VÍA, CURVA, CON PENDIENTE, CON BERMAS, UNA CALZADA, DOS CARRILES, UN SENTIDO VIAL, MATERIAL ASFALTO, EN REGULAR ESTADO, TIEMPO SECO, SIN ILUMINACIÓN ARTIFICIAL, DESPOBLADO, CON SEÑALIZACIÓN VERTICAL Y HORIZONTAL; DENTRO DE ESTE SE IDENTIFICAN LAS SIGUIENTES EVIDENCIAS: EVIDENCIA NO. 01. VEHICULO MOTOCICLETA DE PLACAS CDY63A, MARCA AKT, LÍNEA AK 125, MODELO 2009, COLOR NEGRO, CHASIS NÚMERO 9F2AK12559E006179, MOTOR NÚMERO 157FMIVE108569, SERVICIO PARTICULAR, LICENCIA DE TRÁNSITO NÚMERO 76248-3978214, SOAT NÚMERO 7033499800 COMPAÑÍA AXA COLPATRIA, VIGENCIA VENCIDO, REVISIÓN TECNICOMECANICA VIGENCIA VENCIDO, DE PROPIEDAD Y CONDUCIDA POR EL SEÑOR ILBER HERNESTO NARVÁEZ DÍAZ IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANÍA NÚMERO 94266461 DE CALIMA, NATURAL DE EL TAMBO (NARIÑO), EDAD 39 AÑOS, FECHA DE NACIMIENTO 07/10/1979, ESTADO CIVIL UNIÓN LIBRE, OCUPACIÓN MAYORDOMO DE FINCA, ESTUDIOS BACHILLERATO, RESIDENTE EN LA VEREDA EL GUABITO DE GINEBRA, TELÉFONO 3127195099, SIN MÁS DATOS, QUIEN RESULTA LESIONADO EN EL LUGAR DE LOS HECHOS Y ES TRASLADADO EN AMBULANCIA AL HOSPITAL SAN JOSÉ DE BUGA DONDE ES DIAGNOSTICADO CON TRAUMA CRANEOENCEFÁLICO SEVERO, FRACTURA DE HUESO FRONTAL Y HEMORRAGIA SUTURAL. UNA VEZ FINALIZADA LA INSPECCIÓN A LUGARES INGRESO A REALIZAR LA FIJACIÓN FOTOGRÁFICA DEL LUGAR Y LAS EVIDENCIAS Y REALIZAR FIJACIÓN TOPOGRÁFICA DEL LUGAR MEDIANTE INFORME DE POLICIAL DE ACCIDENTE CROQUIS. FINALMENTE SE REALIZA LA INSPECCIÓN A VEHÍCULOS Y LA INMOVILIZACIÓN DE LOS MISMOS, EN LOS PARQUEADEROS DE TRANSITO BUGA SE CONTINÚAN CON DEMÁS DILIGENCIAS Y SE PONE EN CONOCIMIENTO DE LA FISCALÍA DE BUGA.
EL SEÑOR ILBER HERNESTO NARVÁEZ DÍAZ, ES REMITIDO POR LA AMBULACIA DE BOMBEROS DE YOTOCO, AL HOSPITAL SAN JOSE DE BUGA.

CONOCIÓ CASO: PT. RÍOS CRUZ JUAN MANUEL, CC 14695311

- A fls. 28 a 29, reposa informe fotográfico inspección a lugar de los hechos de fecha 10 de agosto de 2019. Del mismo se destaca lo siguiente:

IMAGEN 01 TOMA 01

Toma Panorámica: la imagen ilustra el lugar de los hechos Km 105+650 Sector Plan de las Vacas, la señalización vial vertical y horizontal, así como también la falta d iluminación artificial.

IMAGEN 02 TOMA 02

Toma Plano medio: la imagen ilustra el lugar de los hechos Km 105+650 Sector Plan de las Vacas, la posición final de la motocicleta de placas **CDY-63A** y el señor **ILBER HERNESTO NARVAEZ DIAZ**, ambos tendidos al lado izquierdo de la calzada

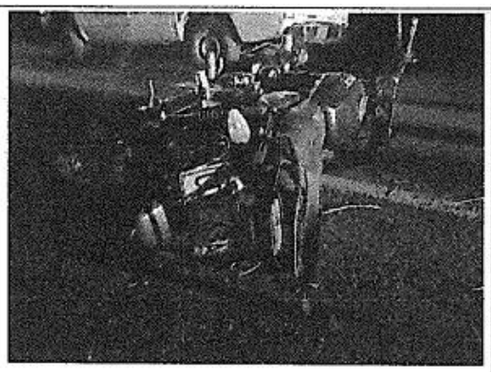


IMAGEN 03 TOMA 03

Toma Primer Plano: se puede evidenciar la posición final de la motocicleta de placas **CDY-63ª.**

IMAGEN 04 TOMA 04

Toma Primer Plano: se evidencia al señor **ILBER HERNESTO NARVAEZ DIAZ**, tendidos al lado izquierdo de la calzada en posición decúbito abdominal sin chaleco reflectivo y el abatible del casco levantado.

Analizadas las fotografías anteriores, mismas que fueron tomadas en el lugar del accidente y el mismo día de ocurrencia, se advierte que pese a la falta de iluminación artificial, y aunque las fotografías se ven a blanco y negro por ser al parecer fotocopia de las originales, se ve la señalización de la carretera, tanto la vertical como la horizontal, pues con claridad se pueden apreciar las líneas de demarcación de la vía.

Sumado a ello, en la descripción de la fotografía número cuatro, misma en la cual se logra apreciar a la víctima del siniestro, se señala que portaba el abatible del casco levantado, ergo, no lo portaba de la manera correcta a efectos de proteger su humanidad en caso de caída.

- A fls. 56 a 58, reposa formato orden de archivo de fecha 29 de agosto de 2019, mediante el cual se ordenó el archivo de la investigación por el delito de lesiones personales culposas en el que figura como víctima el señor Ilber Hernesto Narváez Díaz. Del mismo se destaca lo siguiente:

> Es claro que en el presente caso, la causa eficiente para la producción del resultado, le es atribuible de manera inequívoca y exclusiva a la acción de la víctima, quien teniendo plena consciencia del riesgo que implica realizar una maniobra imprudente consistente en salirse de la calzada, se pone el mismo en tal situación de riesgo, motivo por el cual no puede imputársele el tipo objetivo a un tercero, toda vez que quien conscientemente se expone a un acontecer amenazante se hace responsable de las consecuencias de su propia actuación; a través de dicha teoría (acción a riesgo propio o auto puesta en peligro) se revela que se trata de categorías desarrolladas por la doctrina y la jurisprudencia que a partir del artículo 25 del Código Penal (Ley 599 del 2000) permiten establecer en qué situaciones no hay lugar a la imputación como elemento integrante del tipo objetivo y, por ello, no habrá tipicidad como categoría dogmática de la entidad delictiva.

Según se desprende de la orden de archivo de la investigación penal, la decisión de archivar obedeció a que se llegó a la conclusión que el siniestro vial en el cual resultó lesionado el señor Ilber Hernesto Narváez Díaz, acaeció por causa de éste al realizar una maniobra imprudente consistente en salirse de la calzada, y ello implicó que se pusiera en riesgo, mismo que, como quedó acreditado, se materializó con la ocurrencia del accidente que hoy ocupa la atención de esta sede judicial.

Enlistadas las pruebas anteriormente referidas, y analizadas las mismas, encuentra este Despacho que si bien el informe policial de accidente de tránsito en concomitancia con el testimonio rendido por el señor Juan Manuel Ríos, señalan la existencia de huecos en la vía en la cual ocurrió el accidente, así como falta de iluminación artificial en la misma, y ello en principio es indicio de omisión del deber de mantenimiento de la vía por parte del INVIAS, lo que en un primer momento se podría erigir en falla del servicio por parte de dicha entidad dada su obligación de propender por el óptimo estado de la misma, lo cierto es que como se desprende de los distintos elementos probatorios que obran en el plenario, en el presente asunto no se acreditó la dimensión de los huecos que presuntamente existían en dicha vía.

De hecho, si en gracia de discusión se considerara probada la falla del servicio por parte del INVIAS, lo cierto es que no está acreditado el nexo de causalidad entre la presunta falla alegada por la parte demandante, ya que de acuerdo a lo que ha quedado acreditado en el plenario, el accidente sufrido por el señor Narváez Díaz acaeció por su actuar imprudente al momento de conducir el velocípedo en el cual se desplazaba, ya que como quedó acreditado dada la causal atribuida por el servidor que diligenció el informe policial de accidente de tránsito, el siniestro se dio porque el demandante se salió de la calzada, lo que denota un actuar negligente e imprudente, a lo que se suma que revisado el croquis que hace parte del informe, se observa que se salió de la calzada por el lado izquierdo, lo que claramente denota, no solo que transitaba por la berma sino que iba por el carril izquierdo, que como es bien sabido solo se debe utilizar para adelantar, ergo, estaba omitiendo el deber de transitar por el carril derecho.

De otro lado, se tiene que el hecho que de acuerdo lo manifestado por el testigo Ríos, el presunto hueco no tuviese la entidad de ocasionar una caída a menos que se condujera de manera distraída o excediendo límites de velocidad, permite colegir que la víctima actuó de manera imprudente, máxime cuando atendiendo que se aduce en la demanda que había poca visibilidad, debía conducir a 30 kilómetros de velocidad, a efectos precisamente de evitar la ocurrencia de un siniestro. Ello en atención a lo establecido en el artículo 74 del Código Nacional de Tránsito que es del siguiente tenor literal:

> *«ARTÍCULO 74. REDUCCIÓN DE VELOCIDAD.* ***Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos****:*
> *En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.*
> *En las zonas escolares.*
> ***Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.***
> *Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.*
> *En proximidad a una intersección».* (Negrilla fuera del texto original)

Conforme lo previsto en el citado artículo, se tiene que, advertida la existencia de una limitación en la visibilidad en la carretera transitada, al demandante, señor Ilber Hernesto Narváez Díaz, como conductor de un vehículo automotor (motocicleta) le correspondía atender la obligación que le imponía el Código

Nacional de Tránsito ante la reducción de las condiciones de visibilidad, esto es, reducir la velocidad a 30 kilómetros.

En efecto, lo previsto en el artículo 74 del Código Nacional de Tránsito es la conducta que se exige a los conductores con fundamento en que la conducción de vehículos es una actividad peligrosa, por lo que advertida una circunstancia de la que pueda derivarse un riesgo superior, como en este caso lo es la poca visibilidad en horas de la noche, se exige a quien desarrolla dicha actividad, un comportamiento como conductor adecuado a dicho riesgo, por tanto, ante la reducción de las condiciones de visibilidad, como puede ocurrir en casos de neblina, una vía sin iluminar o poco iluminada, le corresponde al conductor la obligación de reducir su velocidad a 30 kilómetros por hora.

Ahora, como complemento de lo anterior, y en lo que respecta a la atribución de ocurrencia del siniestro a la falta de iluminación artificial en la vía por la cual se desplazaba el señor Narváez Díaz, además de lo ya referido respecto del deber de disminuir la velocidad por dificultades en las condiciones de visibilidad, según se pudo colegir de las fotografías que fueron tomadas en el lugar y a la hora (noche) del accidente por quien hizo el informe de tránsito, mismas en las que pese a haber sido aportadas en una copia a blanco y negro se puede apreciar la imagen de manera diáfana, la vía estaba bien señalizada con pintura reflectiva, pues se aprecian claramente las líneas de demarcación así como las flechas que indican el sentido de la vía, y las señales verticales allí dispuestas, lo que fácilmente permite inferir que si el vehículo contaba con un buen sistema de iluminación, sumado al hecho de conducir a baja velocidad y sin desplazarse por el carril izquierdo y sin salirse de la calzada, aun ante la falta de iluminación artificial y la existencia de hueco en la vía, no habría tenido lugar el siniestro porque, tal como fue manifestado por el señor Ríos en su testimonio, habría capacidad de reacción en caso de advertir un obstáculo en la vía, y en el caso del hueco, incluso pasando sobre él no habría perdido el control de la motocicleta. Así mismo, se itera que no quedó acreditado en el presente asunto que el presunto hueco que hizo perder el control de la motocicleta al demandante hubiese tenido las dimensiones para hacerle caer pese a conducir en cumplimiento de la normativa de tránsito y de manera prudente y diligente, máxime atendiendo la poca visibilidad referida.

En ese sentido, es claro entonces que la ocurrencia del accidente que se viene analizando tiene como origen única y exclusivamente el actuar imprudente de la víctima por las razones ya expuestas. Razones estas que se ven reforzadas por el hecho que el señor Ilber Hernesto Narváez estuviese desplazándose en su motocicleta con el SOAT y la revisión técnico mecánica vencidas, y que pese a llevar puesto el casco no lo portara de manera adecuada ya que llevaba el abatible levantado, denotando un comportamiento imprudente de su parte.

Ante el anterior panorama normativo, fáctico y jurisprudencial mal podría tenerse como causa eficiente del accidente de tránsito la poca visibilidad en la vía, cuando el Código Nacional de Tránsito, frente a

dicha circunstancia, esta es, la reducción de las condiciones de visibilidad, le imponía al demandante como conductor de un vehículo, la obligación de reducir su velocidad a 30 kilómetros por hora, de manera que con dicha velocidad, se minimizara el riesgo que tales condiciones de visibilidad le representara.

Así las cosas, se tiene que la poca visibilidad por falta de luminarias y la existencia de hueco en la vía, no pueden tenerse como causa eficiente de un accidente de tránsito causado por una conducta imprudente y riesgosa del conductor, y el no acatamiento de las normas previstas por el Código Nacional de Tránsito frente a las condiciones de poca visibilidad.

Bajo es entendido, y al no acreditarse probatoriamente los dos últimos elementos del título de imputación por falla probada del servicio, se torna imperativo para este operador judicial, despachar desfavorablemente las súplicas de la demanda.

Costas

Por otra parte y siguiendo lo dispuesto en el artículo 188 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en concordancia con el artículo 365 del Código General del Proceso, se advierte que se condenará a la parte vencida en el proceso al pago de costas de esta instancia, en el evento de haberse causado y en la medida de su comprobación, las cuales serán liquidadas por la Secretaría de este Despacho, de conformidad con lo establecido en el en el artículo 366 del CGP.

Adicionalmente a ello, se cumple con los requisitos del artículo 47 de la Ley 2080 de 2021[4] para imponer condena en costas, comoquiera que la falla del servicio y el nexo causal alegados en la demanda, no fueron demostrados, lo cual evidencia que esta demanda fue presentada con con manifiesta carencia de fundamento legal.

Por ello, en aplicación del numeral 4 del artículo 366 del C.G.P. en concordancia con el Acuerdo 10554 del 2016, proferido por la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura, y atendiendo los criterios fijados en el artículo 5 numeral 1 del mencionado Acuerdo, se fijan agencias en derecho en suma equivalente al 4% de lo pedido.

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Segundo Administrativo del Circuito de Buga,
Administrando Justicia en nombre de la República de Colombia
y por autoridad de la Ley, profiere el siguiente

F A L L O

[4] "ARTÍCULO 47. Adiciónese el siguiente inciso al artículo 188 de la Ley 1437 de 2011: En todo caso, la sentencia dispondrá sobre la condena en costas cuando se establezca que se presentó la demanda con manifiesta carencia de fundamento legal.".

PRIMERO.- Negar las pretensiones de la demanda, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta Sentencia.

SEGUNDO.- Condenar en costas de esta instancia a la parte vencida en el proceso, en el evento de haberse causado y en la medida de su comprobación, las cuales serán liquidadas por la Secretaría de este Despacho siguiendo lo dispuesto en el artículo 188 del CPACA en concordancia con el artículo 366 del Código General del Proceso.

TERCERO.- Fijar como agencias en derecho el 4% de lo pedido, de conformidad con lo establecido en el numeral 4 del artículo 366 del C.G.P. en concordancia con el Acuerdo 10554 del 2016.

Notifíquese y Cúmplase,

Firmado Por:
Juan Miguel Martinez Londoño
Juez Circuito
Juzgado Administrativo
002
Buga - Valle Del Cauca

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

Código de verificación: **5de07c9221010daffb83d6530f60f3c9a0f7beeb66bd390094640bdef807e792**
Documento generado en 06/12/2024 05:18:10 PM

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