

Por medio de la cual se establecen los Grupos Internos de Trabajo en las diferentes dependencias de la estructura orgánica de la Agencia Nacional de Infraestructura, se definen sus funciones, las de sus Coordinadores:

12. Coordinar el seguimiento de los indicadores de gestión periódicamente relacionados con los asuntos del Grupo Interno de Trabajo de acuerdo con los lineamientos institucionales.
13. Apoyar el desarrollo, sostenimiento y mejoramiento continuo del Sistema Integrado de Gestión Institucional.
14. Realizar las actividades necesarias para el cumplimiento de lo acordado en el Plan de Mejoramiento suscrito con la Contraloría General de la República.
15. Responder por el archivo de gestión de su área y velar porque esta información esté contenida en los medios magnéticos utilizados por la entidad, excepto los documentos que son custodiados por el área de archivo y correspondencia del Grupo Interno de Trabajo Administrativo de la Vicepresidencia Administrativa y Financiera.
16. Supervisar, dirigir y controlar el personal a cargo.

ARTÍCULO 11. Grupos Internos de Trabajo en la Vicepresidencia Jurídica: Establecer en la Vicepresidencia Jurídica los siguientes Grupos Internos de Trabajo:

1. Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial
2. Grupo Interno de Trabajo de Contratación
3. Grupo Interno de Trabajo de Asesoría Estructural
4. Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionarios Contractuales
5. Grupo Interno de Trabajo de Asesoría Gestión Contractual 1
6. Grupo Interno de Trabajo de Asesoría Gestión Contractual 2

ARTÍCULO 12. Funciones del Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial: Asignense las siguientes funciones al Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial:

1. Ejercer a través de cada abogado de acuerdo con la asignación que se realice la representación judicial de la Agencia en los procesos judiciales, cobros y administrativos en los que sea parte por activa o por pasiva; así como en los trámites prejudiciales y extrajudiciales, salvo en los procesos de expropiación judicial o administrativa, procesos ejecutivos, administrativos, acciones de tutela y acciones policivas relacionados con la adquisición de los inmuebles que se requieran para los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la Entidad, adelantando las gestiones que la ley permita en defensa de los intereses de la entidad.
2. Adelantar la defensa judicial de la Entidad y hacer seguimiento a los procesos judiciales cobros y administrativos en los cuales sea parte la Entidad por activa o por pasiva; así como hacer seguimiento a los trámites prejudiciales, extrajudiciales en los que sea convocado y/o demandado la Entidad, salvo en los procesos de expropiación judicial o administrativa, procesos ejecutivos, administrativos, acciones de tutela y acciones policivas relacionados con la adquisición de los inmuebles que se requieran para los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la Entidad.
3. Adelantar la gestión de cobro persuasivo, coercitivo y ejecutivo de la Entidad, de acuerdo con las normas vigentes.
4. Estudiar y evaluar las controversias contractuales que se puedan presentar en desarrollo de la ejecución de los contratos.
5. Analizar y divulgar a las dependencias de la Entidad las normas aplicables a la Entidad.
6. Administrar y actualizar el Normograma de la Entidad.
7. Custodiar los expedientes y documentación inherente a los procesos de defensa judicial, prejudicial y administrativa y responder por su conservación.

Por medio de la cual se establecen los Grupos Internos de Trabajo en las diferentes dependencias de la estructura orgánica de la Agencia Nacional de Infraestructura, se definen sus funciones y las de sus Coordinadores:

8. Actualizar las bases de datos de los procesos judiciales, policivos y administrativos, así como los trámites prejudiciales y extrajudiciales que cursan en contra de la Agencia, así como de las que entabla la Entidad.
9. Absover las consultas jurídicas que sean presentadas, fijando la posición jurídica respecto a la defensa jurídica de la Entidad.

ARTÍCULO 13. Funciones del Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial. Además de la asesoría, coordinación y seguimiento de las funciones asignadas al Grupo de Trabajo en el Artículo 12 de la presente Resolución, al Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial le corresponderá ejercer las siguientes funciones:

1. Formular políticas, planes, estrategias y directrices en materia de defensa judicial, procurando la protección de los intereses de la Agencia Nacional de Infraestructura.
2. Diseñar e implementar las metodologías requeridas para la defensa judicial, de acuerdo con las directrices institucionales y las normas vigentes.
3. Ejercer la representación legal de la Agencia en los procesos judiciales, policivos y administrativos en los que esta sea parte activa o pasiva, ser apoderado de la misma, así como otorgar poderes a los abogados de la Entidad para llevar la representación judicial de la Agencia, salvo en los procesos de expropiación judicial o administrativa, procesos ejecutivos, administrativos, acciones de tutela y acciones policivas relacionados con la adquisición de los inmuebles que se requieran para los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la Entidad.
4. Realizar la defensa judicial y hacer seguimiento a los procesos judiciales, policivos y administrativos en los cuales sea parte la Entidad por activa o por pasiva, así como controlar y hacer seguimiento a los trámites prejudiciales, extrajudiciales en los que sea convocado y/o demandado la Entidad, salvo en los procesos de expropiación judicial o administrativa, procesos ejecutivos, administrativos, acciones de tutela y acciones policivas relacionadas con la adquisición de los inmuebles que se requieran para los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la Entidad.
5. Asumir la coordinación del Comité de Conciliación y disponer de los medios necesarios para su funcionamiento.
6. Rendir los diferentes informes que sobre la actividad litigiosa de la Entidad que soliciten los órganos de control del Estado y de la Agencia de Defensa del Estado, o de quien haga sus veces, así como consolidar los demás informes que le sean solicitados.
7. Elaborar los actos administrativos reglamentarios de la Entidad, de acuerdo con las normas vigentes.
8. Indicar, tramitar y finalizar el cobro persuasivo, coactivo y ejecutivo de la Entidad, de acuerdo con las normas vigentes.
9. Compilar, analizar y socializar las providencias judiciales del interés de la Agencia, así como las novedades legislativas que afecten las funciones de la Entidad.
10. Definir con carácter preventivo las directrices jurídicas para la aplicación de las normas por parte de la Entidad.
11. Estudiar y evaluar las causales de litigiosidad para identificar las causas de daño anejudicial, determinar su impacto y proponer estrategias para resolverlas.
12. Custodiar los expedientes y documentación inherente a los procesos de defensa judicial, prejudicial y administrativa y responder por su conservación, acorde con las directrices y medios físicos de la Entidad.
13. Desarrollar convenios de cooperación para el fortalecimiento o incorporación de nuevos conocimientos o estrategias en materia de defensa judicial.

Por medio de la cual se establecen los Grupos Internos de Trabajo en las diferentes dependencias de la estructura orgánica de la Agencia Nacional de Infraestructura, se definen sus funciones y las de sus Coordinadores.

14. Analizar y revisar las respuestas proyectadas a los requerimientos provenientes de los despachos judiciales y los centros de conciliación, verificando su claridad y coherencia jurídica, salvo en los procesos de expropiación judicial o administrativa, procesos ejecutivos administrativos, acciones de tutela y acciones políticas relacionados con la adquisición de los inmuebles que se requieran para los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la Entidad.
15. Asegurar la actualización de las bases de datos de los procesos judiciales, políticos y administrativos, así como los trámites prejudiciales y extrajudiciales que cursan en contra la Agencia, así como de las que entabla la Entidad, de acuerdo con las directrices institucionales, salvo en los procesos de expropiación judicial o administrativa, procesos ejecutivos administrativos, acciones de tutela y acciones políticas relacionados con la adquisición de los inmuebles que se requieran para los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la Entidad.
16. Asistir y participar en las reuniones, consejos, juntas o comités en representación de la Entidad, cuando le sea requerido.
17. Emitir los conceptos jurídicos que le sean solicitados por la Presidencia de la Agencia.
18. Coordinar el seguimiento de los indicadores de gestión periódicamente relacionados con los asuntos del Grupo Interno de Trabajo, de acuerdo con los lineamientos institucionales.
19. Apoyar el desarrollo, sostenimiento y mejoramiento continuo del Sistema Integrado de Gestión Institucional.
20. Realizar las actividades necesarias para el cumplimiento de lo establecido en el Plan de Mejoramiento suscrito con la Contraloría General de la República.
21. Responder por el archivo de gestión de su área y velar porque esta información esté contenida en los medios magnéticos utilizados por la entidad, excepto los documentos que son custodiados por el área de archivo y correspondencia del Grupo Interno de Trabajo Administrativo de la Vicepresidencia Administrativa y Financiera.
22. Supervisar, dirigir y controlar el personal a cargo.

ARTÍCULO 14. Funciones del Grupo Interno de Trabajo de Contratación. Asígnense las siguientes funciones al Grupo Interno de Trabajo de Contratación:

1. Orientar en materia de contratación a las diferentes dependencias de la Agencia Nacional de Infraestructura.
2. Adelantar los procesos contractuales de la Agencia Nacional de Infraestructura según el Plan Anual de Contratación.
3. Desarrollar y aplicar las minutas y demás documentos contractuales de la Entidad.
4. Elaborar los contratos y convenios de la Agencia Nacional de Infraestructura.
5. Elaborar las modificaciones y liquidaciones contractuales de la Agencia Nacional de Infraestructura.
6. Elaborar las actas, acuerdos, actos administrativos y demás documentos que se generen en los procesos de selección derivados de la actividad contractual.
7. Velar y verificar por el adecuado trámite de la legalización de los contratos y convenios que celebre la Entidad.
8. Consolidar y publicar periódicamente la información de contratos celebrados en la Agencia Nacional de Infraestructura.
9. Absolver las consultas jurídicas, derechos de petición y demás solicitudes que según la materia del asunto le sean asignadas.
10. Revisar las garantías y demás pólizas y sus modificaciones de los contratos, con excepción de lo establecido en el numeral III del artículo 8º y los numerales 1 y 2 de artículo 8º de la Resolución No. 1113 de 2015 y demás normas que la modifiquen o adicionen.

Por medio de la cual se establecen los Grupos Internos de Trabajo en las diferentes dependencias de la estructura orgánica de la Agencia Nacional de Infraestructura; se definen sus funciones y las de sus Coordinadores

custodiados por el área de archivo y correspondencia del Grupo Interno de Trabajo Administrativo de la Vicepresidencia Administrativa y Financiera

25. Supervisar, dirigir y controlar el personal a cargo.

ARTÍCULO 40. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación, deroga en su integridad todas aquellas que le sean contrarias, en especial la Resolución 2028 de 2018.

Dada en Bogotá D.C., a los

07 NOV 2018

PUBLIQUESE Y CUMPLASE


LOUIS NERYN LOPEZ
 Presidente

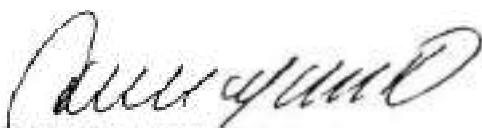
Red: [illegible]
 Asesor: [illegible]
 Asesor: [illegible]

 Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GETH-F-016
	PROCESO	GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	Versión: 003
	FORMATO	ACTA DE POSESIÓN	Fecha: 11/06/2015

ACTA N° 178

En la ciudad de Bogotá, D.C., se presentó en el Despacho de la **PRESIDENTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**, en uso de las facultades dadas en el numeral 26 del artículo 11 del Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011, **ANDRES MAURICIO ORTIZ MAYA**, identificado con la cédula de ciudadanía número **1.015.406.682**, con el fin de tomar posesión del cargo de **GERENTE DE PROYECTOS O FUNCIONAL** Código **G2** Grado **09**, para el cual se nombró mediante Resolución número 1783 de 2019, previo a lo cual juró respetar, cumplir y hacer cumplir la constitución y las leyes y desempeñar las funciones que le competen.

Este documento se suscribe a los 27 días de diciembre de 2019.


FIRMA DEL POSESIONADO


FIRMA DE QUIEN POSESIONA

REPÚBLICA DE COLOMBIA



LIBERTAD Y ORDEN

MINISTERIO DE TRANSPORTE

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 1753

Por medio de la cual se hace un nombramiento ordinario en la Planta de Personal de la
Agencia Nacional de Infraestructura

EL PRESIDENTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En uso de sus facultades legales y en especial las conferidas en el numeral 26 del artículo 11 del
Decreto 4185 del 3 de noviembre de 2011,

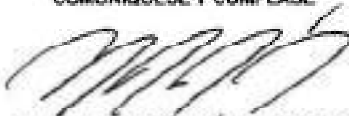
RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Nombrar con carácter ordinario a **ANDRÉS MAURICIO ORTIZ MAYA**,
identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 1.015.406.682 en el cargo de **GERENTE DE
PROYECTOS Y/O FUNCIONAL** Código G2, Grado 09, del Despacho del Presidente de la Agencia
Nacional de Infraestructura.

ARTÍCULO SEGUNDO. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

Dada en Bogotá D.C. a los **02 de Mayo de 2018**

COMUNIQUESE Y CÚMPLASE


MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES
Presidente

Aprobó: Erickson Gómez Sánchez- Vicepresidente Administrativo / Presidente
Revisó: César Augusto Gamba Montoya- Coordinador GT- Talento Humano
Elaboró: Diego Ramírez



CONSORCIO INTERCOL SP

CISP-OP-0431-327-2019

Palmira, 13 de Noviembre de 2019

Señores

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Atn. Dra. Egnna Dorayne Franco Méndez

Gerente de Proyectos Vicepresidencia Ejecutiva

Calle 26 No. 59-51 Edificio T-3 Torre B

Tel. 3 24 08 00 Fax. Ext. 1938

Bogotá D. C.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Rad No. 2019-409-121184-2

Fecha: 19/11/2019 16:08:17-P701

DEM. CONSORCIO INTERCOL SP

Anexos: 4 FOLIOS



Referencia: Contrato No. SEA-068 de 2012
Interventoría Técnica, Financiera, Operativa, Predial, Socio-Ambiental y Legal del
proyecto de Concesión Malla Vial Del Valle del Cauca y Cauca – MVVCC.

Asunto: Respuesta a correo electrónico Defensa Judicial, adjuntando memorando 2019-
701-017255-3, con solicitud de información para acción reparación directa
accidente ocurrido el 18 de febrero de 2017, Tramo 4. Recta Cali- Palmira,
K15+730. Ruta 2505 proyecto MVVCC.

Demandante: José Hernán Urrutia Zarate y Otros

Demandados: Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y otros.

Respetada Ingeniera.

En respuesta a su requerimiento enviado mediante correo electrónico de fecha 12 de noviembre de
2019, y recibido a las 11:08 del asunto y previa revisión de los archivos existentes en esta
interventoría, nos permitimos brindar la información pertinente en el orden solicitado, así:

1. Indicar si la vía que conduce del municipio de Palmira a Cali, hace parte de los proyecto
concesionados por esta Entidad, en caso de que la respuesta sea positiva, informar si en el
sitio señalado fue reportado algún accidente el día 18 de febrero del año 2017.

Respuesta: Si, la vía Cali-Palmira, ruta 2505 formó parte del proyecto Malla Vial del Valle del
Cauca y Cauca –MVVCC, para la fecha del supuesto accidente del 18 de febrero de 2017.

Revisados los archivos existentes en la Interventoría y de acuerdo con los informes de operación
reportados por el Concesionario a esta Interventoría, se observa que se reporta un accidente de
tránsito en la abscisa K15+730 de la calzada izquierda de acuerdo al sentido del abscisado de la
recta Cali-Palmira, en donde se informa lo siguiente:

- La ambulancia llega al sitio del accidente a las 19:10 horas del día 18 de febrero de 2017. En el
lugar se encontraron involucrados una motocicleta de placa CIJ-37D y un vehículo de placas
BGV-000, siendo atendida 1 persona con heridas, la cual fue trasladada a la clínica Palma
Real en la ciudad de Palmira. Se anexa informe de operación de la ambulancia.
- La grúa recibe hora de llamada a las 19:46 y reporta llegada al sitio del evento a las 19:57,
prestando el servicio de traslado del vehículo de placas BGV-000 categoría I. Se anexa informe
de operación de la grúa.

Oficina Principal

Oficina en Bogotá: Calle 31 No. 13A-51, Ofc. 206

Tel: (071) 483 8109 Fax: (071) 359 3717

info@sigingenieria.com.co

Oficina de Campo

CCO Km 14 Recta Cali – Palmira

Telefax: (2) 2 80 01 45

intercolpalmira.sigingenieria@gmail.com



CONSORCIO INTERCOL SP

CISP-OP-0431-327-2019

- El Carro-Taller reporta llegada al sitio del evento a las 20:40, prestando el servicio de traslado del vehículo de placa CIJ-37D.
- 2. "De existir, enviar registro fotográfico de la señalización y del estado del tramo, en el sitio donde ocurrió el accidente."

Respuesta: Una vez revisados los archivos respectivos, no hay registro fotográfico de la vía en la fecha que ocurrió el citado accidente. Hay que destacar que la vía citada contaba con la señalización exigida, conforme a lo indicado en el Manual de Señalización para el control del tráfico en este tipo de obras.

- 3. "Remitir un reporte de supervisor, interventoría y Concesionario sobre los hechos objeto de la demanda indicada en los antecedentes."

Respuesta: Revisados los archivos y los documentos de la solicitud de convocatoria, la Interventoría se permite manifestar lo siguiente, con relación a lo expresado por el demandante en el numeral 1 de los hechos, donde manifiesta que el accidente ocurrió a las 19:00 horas de acuerdo al informe policía de accidentes de tránsito y que fue trasladado por la ambulancia de bomberos de Palmira a la clínica Palma Real, siendo las 08:00:57 Pm, es decir, que la víctima estuvo aproximadamente una hora en el pavimento de la vía pública Palmira-Cali, sin recibir ayuda de los organismos de seguridad, ni del Concesionario. Al respecto nos permitimos informar lo siguiente:

- De acuerdo con los informes de operación reportados por el Concesionario a esta Interventoría, se observa que se reporta el accidente de tránsito ocurrido en la abscisa K15+730 de la calzada izquierda de acuerdo al sentido del abscisado de la recta Cali-Palmira, y fue atendido por la ambulancia del proyecto, la cual llega al sitio del accidente a las 19:10 horas del día 18 de febrero de 2017. En el lugar se encontraron involucrados una motocicleta de placa CIJ-37D y un vehículo de placas BGV-000, siendo atendida 1 persona con heridas, la cual fue trasladada a la clínica Palma Real en la ciudad de Palmira a las 19:36 horas y hora de llegada al centro hospitalario a las 19:46 horas. Se anexa informe de operación de la ambulancia.

Por lo anterior, hay una incongruencia de acuerdo a lo manifestado por el demandante, donde manifiesta que el Concesionario u organismos de seguridad no atendieron el accidente en el momento oportuno, y donde manifiesta que la víctima estuvo aproximadamente una hora en el pavimento de la vía pública, ya que el accidente se reporta a las 19:00 horas y la persona herida llegó al centro hospitalario a las 19:46 horas, presentándose 46 minutos entre el momento del accidente y la llegada al centro hospitalario.

- 5. "remitir copia de la póliza y/o pólizas que amparen el siniestro, esto es, la garantía vigente al momento de la ocurrencia o el siniestro."

Respuesta: Para la fecha del supuesto accidente se encontraba vigente la póliza de responsabilidad civil extracontractual general No. 022039034/0 de Allianz Seguros S.A., cuya vigencia se encuentra establecida desde el 29 de enero de 2017 hasta el 28 de enero de 2018.

Oficina Principal

Oficina en Bogotá: Calle 31 No. 13A-51, Ofc. 205
Tel: (071) 483 8109 Fax: (071) 359 3717
info@sigaingenieria.com.co

Oficina de Campo

CCO Km 14 Recta Cali - Palmira
Telefax: (2) 2 60 01 45
intercolpamira.sigaingenieria@gmail.com



CONSORCIO INTERCOL SP

CISP-OP-0431-327-2019

Se aclara que el proyecto MVVCC fue revertido al INVIAS a partir del 1 de noviembre de 2018.

Cordialmente,



OSCAR CORREA GÓMEZ
Director de Interventoría

Se Anexa:

Copia reporte de servicio Ambulancia mes de febrero 2017
Copia reporte de servicio Grúa mes de febrero 2017
Copia reporte de servicio Camo-taller mes de febrero 2017

c.c. Ing. Alfredo Camacho Salas
Archivo

Lider Equipo de Seguimiento - ANI

Proyectó: Javier Alberto Acuña Correa.
Revisó: Luis Orlando Velázquez Niño.

Oficina Principal

Oficina en Bogotá: Calle 31 No. 13A-51, C/6.206
Tel: (071) 483 8109 Fax: (071) 359 3717
info@sigaingenieria.com.co

Oficina de Campo

CCC Km 14 Recta Cali - Palmira
Telefax: (2) 2 80 01 45
intercolpalmira.sigaingenieria@gmail.com



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

#Salvemos
VidasEnLaVía



No. SG 2018000664 A
No. SG 2018000664 B
No. SG 2018000664 F



Al contestar por favor cite estos datos:

Radicado No. 20201500004281

Bogotá D.C., 07 de Febrero de 2020

Doctora
MONICA LONDOÑO FORERO
JUEZ OCTAVO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO JUDICIAL DE CALI
Carrera 5 No. 12-42 Cali
E. S. D.

EXPEDIENTE : 76001-33-33-008-2019-00103-00

DEMANDANTE: JOSÉ HERNÁN URRUTIA ZARATE y OTROS
DEMANDADO: NACIÓN- MINISTERIO DE DEFENSA- POLICIA NACIONAL, AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL -ANSV, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS- INVIAS.
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA.

Honorable Señora Juez:

ÁNGELA CECILIA REYES FRANCO, abogada en ejercicio, mayor y vecina de Bogotá, identificada con la C.C No. 46.379.123 de Sogamoso y con Tarjeta Profesional No. 125.522 del Consejo Superior de la Judicatura, a usted con todo respeto me dirijo en calidad de abogada de la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV- Entidad identificada con NIT 900 852 998 – 5, mediante poder debidamente otorgado muy respetuosamente procedo a contestar la subsanación de la demanda de Reparación Directa admitida en el medio de control de la referencia, en los siguientes términos:

Hemos recibido la subsanación de la demanda con fecha del 31 de enero a las 2:29 p.m mediante correo electrónico bajo el asunto de notificación personal de demanda. Por tanto y de acuerdo a la misma, procedemos a ratificarnos en lo manifestado en la contestación y respecto a la subsanación nos pronunciaremos frente a los hechos nuevos.

A continuación, se presenta la réplica ahora a la subsanación de la demanda en su orden así:

I. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LAS DECLARACIONES Y CONDENAS DE LA DEMANDA





Respecto a la solicitud declarativa y los perjuicios morales y materiales (por lucro cesante pasado, presente, lucro cesante futuro: Me ratifico en lo argumentado en la contestación de la demanda, por cuanto mi representada se opone a todas y cada una de ellas en relación a que las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con el artículo 8 de la Ley 105 de 1993, van encaminadas a servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial y en todo caso esta entidad no puede usurpar las funciones que por ley le fueron otorgadas a otra entidad pública a cargo de la vía donde ocurrieron los hechos objeto de la demanda.

II. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LOS HECHOS

FRENTE A LOS HECHOS 1,2,3,4 y 5 me ratifico en lo replicado, en la contestación de la demanda, y frente a los hechos nuevos manifiesto lo siguiente:

AL HECHO SEXTO: No es cierto, por cuanto no está demostrada la responsabilidad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial máxime al no ser una autoridad de Tránsito. Este hecho es una apreciación subjetiva pero esta descripción no comprueba un nexo de causalidad con la entidad a la que represento.

AL HECHO SEPTIMO: No le consta a esta entidad que, en el lugar de los hechos, y para la misma fecha un automóvil que transitaba delante de la víctima hubiese efectuado una maniobra altamente peligrosa, máxime cuando el señor JOSE HERNAN URRUTIA, en el momento de ocurrencia de los hechos objeto de la presente demanda transitaba en su motocicleta.

En virtud de lo anterior se desprende claramente que el señor JOSE HERNAN URRUTIA ZARATE, no actuó con diligencia y cuidado al transitar por la vía señalada, lo que generó su colisión. Lo anterior, por cuanto si se hubiese desplazado con precaución hubiese tenido el tiempo suficiente para maniobrar y evitar la colisión.

El apoderado de los demandantes en los fundamentos de derechos esbozados en la demanda no hace una precisión de las normas que fueron desconocidas por mi poderdante, solo relata una descripción fáctica, sin explicar, de conformidad con las funciones de esta Agencia, cual fue el hecho u omisión que generó el daño objeto del presente medio de control por parte de esta entidad.

Adicionalmente, es importante mencionar que en la demanda no se hizo mayor claridad acerca de que la ANSV haya infringido algunas de las normas planteadas, pues se reitera que sus competencias no van encaminadas al cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, ni la seguridad de las personas y cosas, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías públicas, como las posee directamente otras entidades públicas.



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

#Salvemos
VidasEnLaVía



En ningún aparte de la Ley 1702 de 2013, le establece competencia a mi poderdante para verificar tanto como prevención y sanción el cumplimiento de las normas de tránsito, asistencia técnica y humana a los usuarios en las vías del país, como lo pretende el apoderado de los demandantes al señalar responsable a esta entidad por la falla en el servicio donde se presentaron los hechos.

Además de ello, el cumplimiento del régimen normativo del tránsito, por la seguridad de las personas y cosas en las vías públicas, corresponde a la Policía de Tránsito y no a la ANSV.

En efecto, observe honorable juez que el demandante, no hace alusión a las funciones de la Agencia y no menciona como éstas fueron omitidas, con lo cual se puede inferir de manera lógica que la vinculación a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la demanda, solo lo hace acudiendo al nombre más no a las funciones que a esta entidad le corresponden.

CUANTÍA

Me opongo a la estimación de la cuantía, que no se aviene con el término razonado, ya que es un exceso lo que pretende el demandante, en especial porque no existe prueba ni norma que permita determinar responsabilidad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

PETICIÓN

De conformidad con todo lo expuesto, y teniendo en cuenta los razonamientos jurídicos, constitucionales y legales ya formulados, solicito al Despacho DENEGAR LAS PRETENSIONES DE LA PRESENTE DEMANDA.

PRUEBAS

Obra dentro del expediente la enunciación de los hechos del accionante, con base en los cuales y en las normas señaladas (todas ellas de derecho público) resulta claro que los mismos no corresponden a responsabilidad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

ANEXOS

Me permito ratificar los anexos presentados ante su despacho:

- Contestación de la subsanación de la demanda (2) folios.
- Poder debidamente otorgado un (1) folio.
- Copia de la Resolución No. 021 de 2018, "Por la cual se efectúa una delegación en materia de representación judicial y extrajudicial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial" dos (2) folios.





Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

#Salvemos
VidasEnLaVía



No. SG 2016000664 A
No. SG 2016000664 B
No. SG 2016000664 F

- Copia Acta de Posesión del Jefe de Oficina Asesora Jurídica de la Agencia Nacional de Seguridad Vial un (1) folio.
- Copia Resolución de Nombramiento de Jefe de Oficina Asesora Jurídica de la Agencia Nacional de Seguridad Vial dos (2) folios.
- Copia Cedula de Ciudadanía del Jefe de Oficina Asesora Jurídica de la Agencia Nacional de Seguridad Vial un (1) folio.
- Copia de la Cédula de la apoderada (1 folio)
- Copia de la Tarjeta Profesional de la apoderada (1 folio)

NOTIFICACIONES

Manifiesto a ese Honorable Despacho que La Agencia Nacional de Seguridad Vial recibirá notificaciones en la Avenida la Esperanza Carrera 24 No. 62-49, Complejo Empresarial Gran Estación 2os Piso 9º de la Ciudad de Bogotá, D.C.; correo de notificaciones: notificacionesjuridicas@ansv.gov.co solicito que se me remita al correo electrónico mencionado todas las providencias proferidas dentro del proceso de conformidad con lo Contencioso Administrativo.

Por último, solicito que se me remita al correo electrónico mencionado todas las actuaciones realizadas por las partes que intervienen en este proceso.

Atentamente;

ÁNGELA CECILIA REYES FRANCO
CC 46379123 de Sogamoso (Boyacá)
TP 125522 del Consejo Superior de la Judicatura

Proyectó: Ángela Cecilia Reyes Franco- PE-OAJ





GOBIERNO DE COLOMBIA

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

ACTA DE POSESIÓN No. 167

En la ciudad de Bogotá D.C., departamento de Cundinamarca, el día **01 DE OCTUBRE DE 2019**, se presentó en el Despacho de la Doctora **CARINE PENING GAVIRIA, SECRETARIA GENERAL**, la señora **ANGELICA MARIA AVENDAÑO ORTEGON**, identificada con la Cédula de Ciudadanía No. **52.271.998** con el fin de tomar posesión del empleo de **JEFE OFICINA ASESORA - CÓDIGO 1045, GRADO 16**, asignado a la Oficina Asesora Jurídica, para el cual se Nombró mediante **Resolución No. 504 de 13 de septiembre de 2019**.

OBSERVACIONES: Nombramiento Ordinario


ANGELICA MARIA AVENDAÑO ORTEGON
Firma de la posesionada


CARINE PENING GAVIRIA
Firma de quien posee

146

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **52.271.998**
AVENDAÑO ORTEGON

APELLIDOS
ANGELICA MARIA

NOMBRES
Angelica Avendano

FIRMA



INDICE BIOMETRICO



FECHA DE NACIMIENTO **23-MAY-1976**
BOGOTA D.C.
(CUNDINAMARCA)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.64
ESTATURA

O+
G.S. RH

F
SEXO

31-OCT-1994 **BOGOTA D.C.**
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARDIL SANCHEZ TORRES



A-1800150-00131970-F-0052271998-20001128 0007055972A 1 1250032019

X

RESOLUCIÓN NÚMERO 021 DE 10 DE 2017

"Por el cual se efectúa una delegación en materia de representación judicial y extrajudicial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial"

**EL DIRECTOR GENERAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL –
ANSV**

En ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 209, Ley 489 de 1996, Decreto 648 de 2017 y

CONSIDERANDO:

Que mediante la Ley 1702 de 27 de diciembre de 2013 "Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones" se dio origen a la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de seguridad Vial (ANSV), como una entidad descentralizada, del orden Nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.

Que el artículo 209 de la Constitución Política establece que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

Que de acuerdo con el artículo 9º de la Ley 489 de 1996, para la debida atención de sus asuntos, las autoridades administrativas pueden transferir el ejercicio de sus funciones mediante delegación a sus empleados públicos de los niveles directivo y asesor, a través de acto administrativo que lo regule.

Que con el propósito de ejercer la debida representación de los intereses de la entidad en los procesos judiciales y extrajudiciales en los que la Agencia Nacional de Seguridad Vial sea parte o tercero interviniente, se hace necesario delegar la facultad de representación judicial así como la función de notificarse, representar y conferir poderes en las actuaciones judiciales y administrativas, que se surtan ante la Rama Judicial y el Ministerio Público en la Jefe de Oficina Asesora Código 1045 Grado 18 asignado a la Oficina Asesora Jurídica, la cual cumple con los requisitos legales para tal fin.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. – DELEGUESE en la Jefe de Oficina Asesora Código 1045 Grado 18 asignado a la Oficina Asesora Jurídica la facultad de representación judicial, así como la función de notificarse, representar y conferir poderes en las actuaciones prejudiciales y judiciales en nombre de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en los procesos en que se constituya como parte y, en general, en todas las actuaciones que se surtan ante la Rama Judicial y el Ministerio Público.

RESOLUCIÓN NÚMERO 021 DE 16 de Mayo de 2016

"Por el cual se efectúa una delegación en materia de representación judicial y extrajudicial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial"

PARAGRAFO: La facultad de representación judicial delegada implica, entre otras, la contestación y trámite de las acciones constitucionales que se formulen en contra de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

ARTÍCULO SEGUNDO. - La presente resolución rige a partir del día siguiente a la fecha de su comunicación, en los términos del numeral 1 del artículo 87 de la Ley 1437 de 2011.

COMUNIQUESE Y CUMPLASE

Dada en Bogotá, D.C. a los

ALEJANDRO MAYA MARTINEZ
Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV

2

	Nombre	Cargo y Dependencia	Firma
Proyectó	Maitén Torres García	Profesional Especializado, Código 2026, Grado 24 de Grupo de Talento Humano	[Firma]
Proyectó	Alma Rosa Ramos María	Profesional Especializado, Código 2026, Grado 20 de la Oficina Asesora Jurídica	[Firma]
Aprobó	Juan José Silva Sama	Secretario General (E) ANSV	[Firma]
Aprobó	Maria del Pilar Uribe Porten	Jefa de Oficina Asesora Jurídica ANSV	[Firma]



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

Salvamos
Vidas En La Vía



RESOLUCIÓN NÚMERO 504 -- DE 2019

(13 SEP 2019)

"Por la cual se realiza un nombramiento ordinario dentro de la planta de la Agencia Nacional de Seguridad Vial"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL -ANSV-

En uso de las facultades legales y en especial las conferidas en la Ley 489 de 1998, la Ley 909 de 2004, el Decreto 787 de 21 de abril de 2015, el Decreto 788 de 21 de abril de 2015, el Decreto 1083 de 2015, el Decreto 814 de 2019 y

CONSIDERANDO

Que mediante la Ley 1702 de 27 de diciembre de 2013 "Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones", se creó la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como una entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.

Que el numeral 35 del artículo 4 del Decreto 0787 de 21 de abril de 2015 "Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV y se dictan otras disposiciones", establece que una de las funciones del Director General de la ANSV es la de "Nombrar y remover a los servidores públicos de la Agencia, de conformidad con la normatividad vigente".

Que mediante el Decreto 788 de 21 de abril de 2015 "Por el cual se establece la planta de personal de la Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV y se dictan otras disposiciones", se instauró la planta de personal con la cual se cumplirán las funciones propias de cada dependencia, conformada por 114 empleos, de libre nombramiento y remoción y de carrera administrativa.

Que de conformidad con el artículo 23 de la Ley 909 de 2004, los empleos de libre nombramiento y remoción serán provistos por nombramiento ordinario, previo el cumplimiento de los requisitos exigidos para el desempeño del empleo y el procedimiento establecido en la ley.

Que en la planta de personal de la Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV se encuentra vacante de manera definitiva el empleo JEFE DE OFICINA ASESORA, CÓDIGO 1045, GRADO 16, ASIGNADO A LA OFICINA ASESORA JURÍDICA, empleo de libre nombramiento y remoción, de la planta del Despacho del Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV.

Que la doctora ANGELICA MARIA AVENDAÑO ORTEGON, identificada con la cédula de ciudadanía No. 52.271.998, cumple con los requisitos de estudios, conocimientos y habilidades establecidos por el Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales de la ANSV, para ser nombrada con carácter ordinario en el empleo de JEFE DE OFICINA ASESORA, CÓDIGO 1045, GRADO 16, ASIGNADO A LA OFICINA ASESORA JURÍDICA, empleo de libre nombramiento y remoción, de la planta de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV.

Que el Grupo de Apoyo a la Gestión Meritocrática del Departamento Administrativo de la Función Pública realizó la evaluación de competencias laborales, encontrándola idónea para el



148

6



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

SECRETARÍA DE
VidasEnLaVía

ANEXO
AL REGLAMENTO
DE LA LEY DE
ORGANIZACIÓN
DE LA ANSV

RESOLUCIÓN NÚMERO 508 - DR.

13 SEP 2019

DE HOJA No. 2

"Por la cual se realiza un nombramiento ordinario dentro de la planta de la Agencia Nacional de Seguridad Vial"

el desempeño del empleo de JEFE DE OFICINA ASESORA, CÓDIGO 1045, GRADO 16, ASIGNADO A LA OFICINA ASESORA JURÍDICA, empleo de libre nombramiento y remoción, de la planta de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV.

Que de conformidad con el artículo 2.2.13.2.3 del Decreto No. 1083 de 2015 y la Directiva Presidencial No. 3 de 2006, la hoja de vida de la doctora ANGELICA MARIA AVENDAÑO ORTEGON, identificada con la cédula de ciudadanía No. 52.271.998, fue publicada en la página del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República del 26 de agosto al 28 de agosto del 2019 y del 27 de agosto al 29 de agosto de 2019, en la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV.

Que dentro del término legal, no se presentaron observaciones a la publicación de la hoja de vida, en la cual se postulaba para ser nombrada en el empleo de JEFE DE OFICINA ASESORA, CÓDIGO 1045, GRADO 16, ASIGNADO A LA OFICINA ASESORA JURÍDICA, empleo de libre nombramiento y remoción, de la planta de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, a la doctora ANGELICA MARIA AVENDAÑO ORTEGON, identificada con la cédula de ciudadanía No. 52.271.998, por lo que la publicación se considera definitiva.

Que la Coordinadora del Grupo de Gestión de Talento Humano de la Agencia Nacional de Seguridad Vial hace constar que ANGELICA MARIA AVENDAÑO ORTEGON, identificada con la cédula de ciudadanía No. 52.271.998, cumple con los requisitos de estudios, conocimientos y habilidades establecidos por el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para ser nombrada en el empleo de JEFE DE OFICINA ASESORA, CÓDIGO 1045, GRADO 16, ASIGNADO A LA OFICINA ASESORA JURÍDICA, empleo de libre nombramiento y remoción, de la planta de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Que el nombramiento para el empleo de JEFE DE OFICINA ASESORA, CÓDIGO 1045, GRADO 16, ASIGNADO A LA OFICINA ASESORA JURÍDICA, empleo de libre nombramiento y remoción, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cuenta con disponibilidad presupuestal global para la vigencia 2019.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE

Artículo 1. Nombrar con carácter ordinario a la doctora ANGELICA MARIA AVENDAÑO ORTEGON, identificada con la cédula de ciudadanía No. 52.271.998, en el empleo de JEFE DE OFICINA ASESORA, CÓDIGO 1045, GRADO 16, ASIGNADO A LA OFICINA ASESORA JURÍDICA, empleo de libre nombramiento y remoción, de la planta de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con la asignación básica mensual establecida para ese empleo.



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

Wells International
VidasEnLaVía

195
CERTIFICADA

RESOLUCIÓN NÚMERO 504 -- DEL 13 SEP 2019 DE HOJA No. 3

"Por la cual se realiza un nombramiento ordinario dentro de la planta de la Agencia Nacional de Seguridad Vial"

Artículo 2. La presente resolución rige desde la fecha de su expedición y surte efectos a partir de la fecha de posesión.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C. a los

13 SEP 2019

LOIS FELIPE LOTA
Director General

Preparó: Jenny Contreras Orozco (Mesa Profesional Especializada) Código 2008 Grado 56, Coordinadora OTM
Revisó: Luz Ángela Ramírez Salgado (Profesional especializada código 2021 grado 24 de la Secretaría General)
Revisó: Catalina Rangel Gavito - Secretaría General

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **46.379.123**

REYES FRANCO

APELLIDOS

ANGELA CECILIA

NOMBRES



FIRMA



INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO **08-MAY-1980**

DUITAMA
(BOYACA)

LUGAR DE NACIMIENTO

1.75

ESTATURA

A-

G.S. RH

F

SEXO

07-JUL-1998 SOGAMOSO

FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

Carlos Ariel Sanchez Torres
REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SANCHEZ TORRES



A-1500150-00522306-F-0046379123-20131210

0036142619A 2

1302650918



REPUBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL

CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA
TARJETA PROFESIONAL DE ABOGADO



NOMBRES:
ANGELA CECILIA

APELLIDOS:
REYES FRANCO

PRESIDENTE CONSEJO
SUPERIOR DE LA JUDICATURA
PEDRO ALONSO SANABRIA BUITRAGO

UNIVERSIDAD
LIBRE BOGOTA

FECHA DE GRADO
26 sep 2003

CONSEJO SECCIONAL
CUNDINAMARCA

CEDULA
46.379.123

FECHA DE EXPEDICION
21 oct 2003

TARJETA N°
125522

**ESTA TARJETA ES DOCUMENTO PUBLICO
Y SE EXPIDE DE CONFORMIDAD CON LA-
LEY 270 DE 1996, EL DECRETO 196 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.**



JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO
ORAL DEL CIRCUITO DE CALI

CONSTANCIA SECRETARIAL CONFORME AL ARTÍCULO 199 del CPACA

RADICADO	76001 33 33 008 2019 – 00103- 00
DEMANDANTE	JOSE HERNAN URRUTIA y otros
DEMANDADO	NACION – MINDEFENSA - POLICIA
MEDIO DE CONTROL	REPARACIÓN DIRECTA

SE NOTIFICÓ La Demanda al **ANDJE, PROCURADURIA 58, MINDEFENSA, , y la parte actora** conforme al artículo 199 del CPACA el 31 de enero de 2020

EL DIA 3 DE FEBRERO DE 2020, la entidad demandada contestó a la demanda encontrándose dentro del término legal y oportuno, presentando excepciones y LLAMADO EN GARANTIA.

Sírvase proveer

Santiago de Cali, 24 de Febrero de 2020

OSCAR EDUARDO RESTREPO LOZANO
Secretario

CONTESTACIÓN DEMANDA - 2019-00103-00 - INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVÍAS 157

Fernando Andres Valencia Mesa <fvalencia@invias.gov.co>

Vie 05/07/2020 12:24

Para: Oficina 02 Apoyo Juzgados Administrativos - Seccional Cali <o2admcali@cendoj.ramajudicial.gov.co>; Juzgado 08 Administrativo - Valle Del Cauca - Cali <adm08cali@cendoj.ramajudicial.gov.co>

CC: 'projudadm58@procuraduria.gov.co' <projudadm58@procuraduria.gov.co>; rvelasqueza@procuraduria.gov.co <rvelasqueza@procuraduria.gov.co>

Señores

**JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO ORAL
DEL CIRCUITO JUDICIAL DE CALI**

E. S. D.

Radicación: **76-001-33-33-008-2019-00103-00**
Medio de control: **REPARACIÓN DIRECTA**
Demandante: **JOSÉ HERNÁN URRUTIA ZARATE y otros**
Demandado: **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS y otros**

De manera comedida y con el merecido respeto, me permito adjuntar el escrito de contestación de la demanda del asunto de la referencia, con sus respectivos anexos -que al interior de ellos se relacionan-. De igual manera, escrito separado, mediante el cual se hace el llamado en garantía de la compañía de seguros MAPFRE COLOMBIA S.A.

Información que podrá ser consultada en el siguiente enlace, como quiera que por su tamaño no permite compartirlo.

https://invias-my.sharepoint.com/:u:/g/personal/fvalencia_invias_gov_co/EWWK99IzD_JAu-nIKhNihD0B1GTm1d5f1R6xbvsVRFoqnw?e=bdtje6

Lo anterior, de conformidad con lo preceptuado en el Decreto 806 de 2020, en el Acuerdo PCSJA - 11581 del 27 de junio de 2020 y demás normas concordantes, dentro del término de ley, en consecuencia, entiéndanse radicados tales legajos en representación de los intereses del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVÍAS, en ejercicio a su derecho a la defensa técnica que le asiste y bajo mi calidad de apoderado judicial de aquella autoridad administrativa.

De antemano agradezco el acuso de recibo y/o la confirmación la recepción de dichos documentos.

Sin otro particular.

Cordialmente,

FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA
Profesional Especializado - Área Jurídica

Instituto Nacional de Vías - INVIAS - Territorial Valle

Teléfonos: (2) 6602355 - 6202353

Extensión 111

Correo electrónico: fvalencia@invias.gov.co



La movilidad
es de todos

Mintransporte

El contenido de este mensaje y sus anexos son propiedad del Instituto Nacional de Vías, es únicamente para el uso del destinatario ya que puede contener información pública reservada o información pública clasificada (privada o semiprivada), las cuales no son de carácter público. Si usted no es el destinatario, se informa que cualquier uso, difusión, distribución o copiado de esta comunicación está prohibido. Cualquier revisión, retransmisión, diseminación o uso del mismo, así como cualquier acción que se tome respecto a la información contenida, por personas o entidades diferentes al propósito original de la misma, es ilegal. Si usted es el destinatario, le solicitamos dar un manejo adecuado a la información. Cualquier mensaje electrónico es susceptible de alteración y su integridad no se puede asegurar, por lo tanto, Invias no asume ninguna responsabilidad en el evento de falsificación o alteración de este mensaje; de presentarse cualquier suceso anómalo, por favor informarlo al correo sportesiri@invias.gov.co

CD



Instituto Nacional de Vías
República de Colombia



La movilidad
es de todos

Seguridad

Señores

**JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO ORAL
DEL CIRCUITO JUDICIAL DE CALI**

E. S. D.

Radicación: **76-001-33-33-008-2019-00103-00**
Medio de control: **REPARACIÓN DIRECTA**
Demandante: **JOSÉ HERNÁN URRUTIA ZARATE** y otros
Demandado: **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS** y otros

FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 76.331.466 y portador de la tarjeta profesional No. 173.060 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi condición de apoderado judicial del **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS**, de conformidad con el poder conferido, cuya personería respetuosamente solicito sea reconocida, estando dentro del término legal conferido, procedo a contestar la demanda del asunto de la referencia, en los siguientes términos:

RESPECTO DE LAS DECLARACIONES Y CONDENAS

Me opongo a que sean declaradas favorablemente, ya que en el presente proceso la RESPONSABILIDAD DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS no podrá ser fallada por la RESPONSABILIDAD PRESUNTA, deberá tenerse en cuenta el SISTEMA DE FALLA PROBADA, toda vez que la víctima directa al momento de ocurrir el accidente desarrollaba una ACTIVIDAD PELIGROSA¹ (conducción de motocicleta) que imponía diligencia, pericia y cuidado, buen mantenimiento del vehículo en que se movilizaban, cumplimiento de las normas de tránsito (casco protector, velocidad, deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo, etc. Conforme a las voces del artículo 94 y 95 del Código de Nacional de Tránsito Terrestre).

De entrada esta autoridad administrativa plantea la oposición a todas y cada una de las pretensiones de la parte actora, porque como quedará demostrado en el discurrir de esta contestación de la demanda, **no existe relación de causalidad directa, inmediata y exclusiva entre el hecho y el daño que sea imputable al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS**; por cuanto, la evidencia allegada con la demanda,

¹ Consejo ponente: RAMIRO SAAVEDRA BECERRA Bogotá D.C., once (11) de mayo de dos mil seis (2006)
Radicación número: 20001-23-31-000-1998-02939-01; 20001-23-31- 000-1997-03334-01 (14694)





carece de poder de convicción y por tanto resulta insuficiente para enrostrar responsabilidad al precitado Establecimiento Público, por los presuntos daños sufridos por los aquí demandantes. Por el contrario, de las pruebas que se acompañan al libelo, se logra evidenciar como causa eficiente del hecho dañoso que tuvo lugar el día 18 de febrero de 2017, es únicamente atribuible a la víctima directa, razón por la cual que en el presente asunto se configura la **culpa exclusiva de la víctima y/o hecho de un tercero**, tal como resulta por vía de confesión de la víctima directa, así como a través de su apoderado judicial en el recuento factico del escrito introductorio.

Asimismo, la excepción denominada **falta de legitimación en la causa por pasiva**, como quiera que el lugar descrito en la demanda donde se afirma aconteció el siniestro **no** se hallaba bajo la gobernabilidad del INVÍAS, ya que tal como se expondrá más adelante, la misma fue entregada a la entidad que se distingue con el nombre de INCO (hoy la ANI²) mucho antes de la ocurrencia del hecho dañoso que aquí se ventila; circunstancia, por la cual el INVÍAS desde el momento de aquella relación contractual no había tenido ningún tipo de injerencia directa o indirecta en la administración y menos aún, en el mantenimiento de la carretera Cali - Palmira, específicamente lo consignado en el Informe Policial de Accidente de Tránsito, esto es, "Vía Cali - Andalucía km 15+700", no hacia parte de la Red Vial a cargo del INVÍAS, por el contrario para la fecha del siniestro se encontraba a cargo de la ANI, quien a su vez la había entregado al Concesionario UNIÓN TEMPORAL DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA, todo ello con ocasión al contrato No. 005 del 29 de enero de 1999. Por ello, no existe fundamento legal y jurisprudencial alguno que permita enrostrar la responsabilidad administrativa de mi proijada.

RESPECTO DE LOS HECHOS

AL HECHO PRIMERO: No me consta, aseveración que deberá ser probada debidamente dentro del proceso de la referencia.

AL HECHO SEGUNDO: Es parcialmente cierto, esto es, en la referencia de que el patrullero GUSTAVO ADOLFO RAMÍREZ AVILA, fue el primer respondiente del accidente de tránsito. Ahora, no me consta los demás

² La Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, es una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte, según Decreto 4165 del 03 noviembre de 2011.



señalamientos que hacen, los cuales la parte actora deberá acreditar debidamente.

AL HECHO TERCERO: No me constan, pero, conforme a los documentos aportados y al principio de la buena fe deben ser ciertos.

AL HECHO CUARTO: Es parcialmente cierto, a saber, en lo que respecta a la prueba documental que hace referencia; sin embargo, en cuanto a las conjeturas que se hacen alrededor de ellas, deberán ser probadas en debida forma por la parte actora.

AL HECHO QUINTO: No me consta, de manera que, es deber de la parte actora acreditar debidamente tal aseveración, máxime cuando se cuestiona el proceder de un funcionario estatal y de contera a un documento que tiene la connotación de público y como tal se presume auténtico.

Frente a las demás circunstancias fácticas que expone en el curso del escrito de demanda, debe señalarse que no me constan, razón por la cual deben ser probadas en debida forma por la parte actora. Finalmente, frente a lo solicitado que hace al INVIAS, a fin de que llame en garantía al concesionario -UNIÓN TEMPORAL MALLA VIAL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA-, se descarta de plano, como quiera que mi prohijada no tuvo o tiene relación legal o contractual con aquella, es decir, no se cumple la condición imperativa que describe el artículo 64 del Código General del Proceso, de manera que, si era de su interés vincularla en su litigio debió demandarla directamente y no pretender que otro sujeto procesal supla tal desatención.

RAZONES DE LA DEFENSA

Respecto a la responsabilidad administrativa del Estado por daños causados a particulares, la jurisprudencia tradicionalmente adoptada exige la presencia de tres (3) elementos esenciales, a saber: a) Un daño causado a un bien jurídicamente tutelado; b) Una falla en el servicio por acción u omisión, retardo o irregularidad en su prestación; y c) **El nexo causal entre el daño y la falla en la prestación del servicio.** Al respecto, la entidad demandada en este caso el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS sólo podrá exonerarse de responsabilidad alegando y probando fuerza mayor, **hecho exclusivo de la víctima o hecho determinante de un tercero.**

En la responsabilidad administrativa por falta o falla del servicio y de





conformidad con los parámetros sobre los cuales fue inicialmente estructurada esa teoría se dan tres elementos constitutivos esenciales, a saber: una falta o falla del servicio **que debe ser plenamente acreditada**; un daño y una **relación de causalidad entre la falla y el daño**. La esencialidad de esos tres elementos llega al extremo de que faltando uno de ellos no se configura la responsabilidad administrativa.

En nuestro sistema corresponde al interesado en la indemnización, probar la falla del servicio, la existencia del daño con todas las características que lo hacen indemnizable y la relación de causalidad.

El problema de la responsabilidad del Estado debe resolverse con base en lo prescrito en el artículo 90 de la Carta Política, el cual prevé cuándo será el Estado responsable patrimonialmente por daños antijurídicos, norma que a su tenor dispone:

"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 sentencia del 5 de octubre de 2011, la Subsección C, de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, interpretó el precitado texto Constitucional, señalando que:

"La responsabilidad del Estado consagrada en el artículo 90 de la Constitución Política, se fundamenta en dos elementos, a saber: El daño antijurídico y, ii) la imputación del mismo a una autoridad en sentido lato o genérico.

"El inciso primero del texto constitucional antes señalado, es del siguiente tenor literal:

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

"(..)"

"Y es así, como la jurisprudencia de esta corporación lo ha entendido, diciendo lo siguiente:

"porque a términos del artículo 90 de la Constitución Política vigente, es más adecuado que el juez aborde, en primer lugar, el examen del daño antijurídico, para, en un momento posterior explorar la imputación del mismo al Estado o a una persona jurídica de derecho público.

"La objetivización del daño indemnizable que surge de este precepto constitucional, como lo ha repetido en diversas oportunidades la Sala, sugiere que, en lógica estricta, el juez se ocupe inicialmente de establecer la existencia





del daño indemnizable que hoy es objetivamente comprobable y cuya inexistencia determina el fracaso ineluctable de la pretensión".

"Por consiguiente, el primer aspecto a estudiar en los procesos de reparación directa es lo relativo a la existencia del daño, por cuanto si en el proceso no se logra establecer la ocurrencia de este, se torna inútil cualquier otro análisis y juzgamiento.

"Como lo ha señalado la Sala en ocasiones anteriores, el primer aspecto a estudiar en los procesos de reparación directa es la existencia del daño puesto que, si no es posible establecerla ocurrencia del mismo, se torna inútil cualquier otro juzgamiento que pueda hacerse en estos procesos.

"Así las cosas, es claro que la cláusula general de responsabilidad patrimonial del Estado —en materia contractual y extracontractual—, contenida en el artículo 90 ibidem, se soporta única y exclusivamente en los elementos antes referidos de daño antijurídico e imputación.

"La Corte Constitucional refiriéndose a la posición asumida por la sección tercera de esta corporación, ha precisado los alcances del inciso primero artículo 90 de la Carta, en los siguientes términos:

"Son dos las condiciones indispensables para la procedencia de la declaración de la responsabilidad patrimonial con cargo del Estado y demás personas jurídicas de derecho público, a saber el daño antijurídico y la imputabilidad del daño a alguna de ellas.

"La noción de daño antijurídico es invariable cualquiera sea la clase (contractual o extracontractual o el régimen de responsabilidad de que se trate; consistirá siempre en la lesión patrimonial o extrapatrimonial que la víctima no está en el deber jurídico de soportar"².

Conforme a la jurisprudencia anterior debe establecerse entonces, en cada caso, si existen los elementos previstos en esta disposición para que surja responsabilidad a cargo del Estado.

Veamos:

LA FALLA DEL SERVICIO DEBE SER PLENAMENTE ACREDITADA POR PARTE DE LOS DEMANDANTES

El aspecto fundamental para dirimir este asunto será el análisis que se haga frente al nexo de causalidad, elemento de vital importancia dentro de los requisitos que se exigen para que surja la responsabilidad civil extracontractual. Como su nombre lo indica **nexo de causalidad** es la

² Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección O Sentencia 1997-04160 de octubre 5 de 2011 C.P. Olga Mérida Valle de De La Hoz





relación, el vínculo, que debe existir entre el hecho y el correspondiente daño. Si no hay nexo causal no surge la responsabilidad civil.

La tesis de "**causalidad adecuada**", sostiene que los fenómenos que concurren a un resultado son de varias categorías. Unos de incidencia determinante que son causas y otros de incidencia menos determinante que son las condiciones. Dentro de las verdaderas causas, es decir, excluyendo las condiciones, debe seleccionarse la más determinante, es decir, la causa adecuada al resultado.

Para adoptar cualquier decisión en este caso o con fundamento en las pruebas aportadas al proceso, es indispensable que el operador jurídico se encuentre convencido por ellas, en otras palabras, que se halle en estado de **certeza** sobre los hechos que declaran. Si las pruebas no alcanzan a producir esa convicción, porque no existen o porque pesa en su espíritu por igual en favor y en contra, o más en favor de una conclusión, pero sin despejar completamente la duda razonable, no podrán apoyarse en aquellas para resolver. **La parte actora tiene la carga de la prueba de lo que afirma**, es decir, acreditar que el señor JOSE HERNAN URRUTIA ZARATE, sufrió accidente de tránsito el día 18 de febrero de 2017, al momento que conducía motocicleta distinguida con placa CIJ 37D, marca Honda, modelo 2013, siendo las 07:00 pm aproximadamente, luego de pasar el peaje "*limitante con la entrada al centro internacional de agricultura tropical CIAT*", colisionando con la parte trasera de un vehículo de placas BGV 000, que se encontraba estacionado en plena vía pública -lado derecho-, "*entre los puntos cardinales oriente - occidente*", cuyo operador era el señor ORLANDO ANTONIO GIRALDO SANCHEZ, ya que según su dicho, se encontraba varado, pero sin colocar una sola señal de tránsito, ni antes, ni luego de ocurrido el choque. En igual sentido, tendrá que probar y traer a colación el fundamento jurídico que permita establecer con certeza que, para la fecha del siniestro para el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, tenía el deber de "*verificar y vigilar permanentemente las dos calzadas, Palmira-Cali y viceversa, y prestar asistencia y socorro a las víctimas de los siniestros o vehículos varados sobre la vía pública o la berma...*", así como los perjuicios deprecados en la demanda.

Ahora bien, se advierte que con el escrito introductorio se allegó como prueba documental, esto es, el Informe Policial de Accidente de Tránsito No. 76520 de 18 de febrero de 2017, suscrito por el patrullero GUSTAVO ADOLFO RAMIREZ AVILA, adscrito a la Policía Nacional, en el cual se consigna -entre otras- la siguiente información: lugar o coordenadas geográficas: vía Cali - Andalucía KM 15+700; clase de accidente:





choque; Choque con: vehículo; características del lugar: área nacional, sector (sin identificar); diseño: tramo de vía; condición climática: normal; característica de la vía: recta, un sentido, calzada dos, carriles tres o más; superficie de rodadura: asfalto; Estado: bueno, vía seca, sin iluminación artificial; señales verticales: (sin identificar); señales horizontales: segmentada, línea de borde blanca, línea de borde amarilla; Delineador de piso: tacha; visibilidad: normal. En cuanto la hipótesis del accidente anotó: el código 157⁴ atribuida al conductor número uno, es decir, para el motociclista, *especificando que: "Distraerse a momento de conducir". Y, en el acápite "OBSERVACIONES", consignó: "Es de anotar que el vehículo #2 tipo camioneta estaba estacionada en el carril de baja velocidad ya que se le reventó la rótula (sentido derecho) y tenía la señalización conos y una cinta de seguridad amarilla.*

En igual propósito, se acompañó oficio S-2018 026738 de 03 de marzo de 2018, por medio del cual el Jefe Seccional Tránsito y Transporte Valle del Cauca, procede a ofrecer respuesta al abogado de la parte actora, en el que se destaca lo siguiente:

"(...) Verificados los libros de servicio del cuadrante vial N° 08 RECTA-CALI-PALMIRA para el día 18 de febrero de 2018, no había personal de servicio en el peaje del CIAT entre el municipio de Palmira y Cali, el policial que atendió el accidente de tránsito fue el señor Patrullero GUSTAVO ADOLFO RAMÍREZ AVILA integrante del cuadrante vial.

El servicio de ambulancia fue solicitado por parte del Patrullero GUSTAVO ADOLFO RAMÍREZ AVILA a la Concesión Malla Vial Valle del Cauca y Cauca quien es la encargada de prestar los servicios de ambulancia y carro taller a los vehículos que circulan por ese tramo vial; en el informe policial de accidente de tránsito (Bosquejo topográfico) se plasmaron dos señales (cono) y (triángulo) que se encontraron al momento de llegar al sitio donde ocurrió el accidente, los cuales fueron ubicados por el señor JOSE HERNAN URRUTIA ZARATE conductor del vehículo, las medidas ahí señaladas es la distancia a que se encontraba estos elementos.

El vehículo automotor debe ser retirado por parte de la grúa de la malla vial del valle del cauca y cauca, quienes son los responsables de realizar el traslado de los vehículos involucrados en accidente de tránsito sobre el corredor vial, Desconociendo los motivos o tiempo a que se refiere en su

⁴ Según el manual para el diligenciamiento del formato del informe policial de accidentes de tránsito, adoptado según Resolución 004040 del 29 de diciembre de 2004, modificada por la Resolución 1814 del 13 de julio de 2005, el código 157 corresponde a la hipótesis de "Otras". Se debe especificar cualquier causa diferente de las anteriores.





petición del porque no se retiraron los vehículos involucrados inmediatamente a los parqueaderos oficiales...".

Asimismo, se arrió querella FPJ-29, rotulado con el número de caso 765206000181201700684, en el que la aquí víctima directa solicitó ante el Fiscal 67 de apoyo a la Fiscalía 38 Local de Conocimiento, se citara al señor ORLANDO ANTONIO GIRALDO SANCHEZ por la comisión del presunto delito de lesiones personales culposas, para lo cual la fundó en el relato de los siguientes hechos:

"(...) siendo el 18 de febrero 2017 aproximadamente 7 pm me desplazaba hacia la ciudad de Cali contando con una carretera oscura me desplazaba por el carril del medio pase el peaje de palmira en su salida y transitando en el carril derecho de baja velocidad habiendo pasado metros del peaje me desplazaba en el mismo carril detrás de un vehículo hasta que este maniobro de manera abrupta para hacerse paso frente a una camioneta que se encontraba en la vía mismo carril que me desplazaba sin ningún tipo de señalamiento o luces estacionarias que indicaran que más adelante se encontraba un vehículo estacionado en un vía sin señalamientos de emergencia que indicaran su estado y por infortunio tuve una colisión con este vehículo por efectos del accidente no recuerdo más..."

A ello ha de agregarse, que, en la diligencia conciliación no acogieron ninguna fórmula de arreglo frente a la situación o conflicto en cuestión, por lo tanto, se entiende que se sigue con la investigación penal.

De manera que, de lo expuesto, es necesario subrayar que del análisis del anterior medio de prueba y con el cual se pretende configurar la responsabilidad del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, NO se logra establecer el nexo causal, pues, de una parte, tal como se anunciara desde precedencia, mi representada -para la fecha del accidente- **no** tenía injerencia directa o indirecta en la administración y mantenimiento de ese tramo de vía y del otro, porque por sí sola no se llega a la certeza que la causa eficiente alegada en el escrito de la demanda haya sido realmente el motivo que causó el lamentable accidente de tránsito ocurrido el día 18 de febrero de 2017, al momento que el señor JOSE HERNAN URRUTIA ZARATE conducía una motocicleta de placa CIJ 37D, circunstancia que le causo una lesiones físicas transitorias por fortuna. Por el contrario, del análisis de la citada prueba documental, deja en evidencia que las condiciones de la carretera no tuvieron incidencia alguna en la consumación del hecho dañoso, es decir, no existe evidencia técnica que la carretera haya sido la causa eficiente del accidente de tránsito objeto de estudio, si en cuenta se tiene que en el I.P.A.T. se consignó que el estado de la vía era "Bueno", además de contar con señalización





horizontal, esto es, una carretera segmentada, línea de borde blanca, línea de borde amarilla; Delineador de piso, bajo una visibilidad normal; sin embargo, no se puede pasar por alto la confesión que hace la misma víctima directa, como también por conducto de su apoderado judicial, en lo que se refiere a la causa eficiente del daño que hoy reclama, ya que da cuenta que éste deviene del hecho o el actuar de un tercero que individualiza como el conductor de la camioneta de placas BGV 000, señor ORLANDO ANTONIO GIRALDO SANCHEZ, debido que este desentendió sin razón alguna lo normado en el artículo 77 de la Ley 769 de 2002, por cuanto no hizo uso de ninguna señal de tránsito y de los dispositivos luminosos del rodante, todos ellos que advirtieran que se encontraba estacionado al costado de la carretera con ocasión a una dificultad mecánica que impedía su movimiento, tanto así, que aquella motivación sirvió para que procediera con la denuncia penal por el presunto delito de lesiones personales culposas que hoy investiga la Fiscalía General de la Nación.

Hemos de insistir que, como antes se dijo, no existe ningún medio de prueba que permita establecer con certeza la relación de causalidad con el hecho dañoso imputable a la Administración, pues de los reproches que hace la parte actora no se puede predicar como la causa eficiente del daño y del cual se pretende una indemnización a cargo del Estado.

De cualquier modo, es de relieve el desconocimiento de las disposiciones contenidas en el Código de Tránsito Terrestre por parte del señor JOSE HERNAN URRUTIA ZARATE, si en cuenta se tiene, que previo al accidente, justamente antes de pasar por el peaje, confiesa que venía por el carril del medio lo que evidencia que hacía un tránsito inadecuado e irresponsable, como deviene del análisis de la norma que se cita a continuación.

"(...)

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicidetas, tricidos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que





la visibilidad sea escasa.
(...)

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar..." (Subrayas y resaltos fuera de texto).

De esta suerte, ningún reparo existe en relación con las condiciones técnicas que se motivan en la demanda, que vale decir, solo se hace un cuestionamiento, pero sin que medie un fundamento razonable que permita acreditar que la alegada omisión haya sido sin duda alguna la causa eficiente de la ocurrencia del hecho dañoso, es decir, no aparece probado que el nexo causal se finque en las características propias de la carretera, por el contrario, con la aplicación de las reglas de la sana crítica y del análisis de la prueba documental traída a juicio, se llega a la certeza que la causa eficiente del hecho dañoso que tuvo lugar el día 18 de febrero de 2017, es únicamente atribuible a la conducta humana, es decir, imputable a los conductores, que en principio sería quien conducía la motocicleta distinguida con placa CII 37D, esto es, el señor JOSE HERNAN URRUTIA ZARATE, ya que apelando a la conducta confesada en los hechos en que se funda la demanda y con el relato que hiciera ante la autoridad penal, como también lo consignado en el I.P.A.T., la posible causa del accidente de tránsito, a saber, "*Distraerse a momento de conducir*", es decir, no obró con la pericia, cuidado y conocimiento, indispensables para el ejercicio de una actividad considerada como peligrosa, como quiera que no tuvo la capacidad para sortear una situación extraña, como bien lo pudo hacer el conductor vehículo del que aduce esquivo de buena manera a la camioneta varada, de ahí que es relevante tener en la cuenta que la víctima directa desarrollaba una actividad peligrosa sin la pericia suficiente, entendida esta como la carencia de habilidad, sabiduría y experiencia en una determinada materia, para su ejercicio, ya que de haberla tenido no habría colisionado y que dada las lesiones padecidas son indicativas que coexistió un exceso de velocidad, así como no guardar la distancia prudencial entre el vehículo que se desplazaba antes de él, tal como lo exige el estatuto de tránsito, que le inhibió su capacidad de reacción, razón por la cual, en el presente asunto se configura la excepción denominada como **Culpa Exclusiva de la Víctima**.



Ahora, en el evento de desestimarse lo anterior, sería el caso de considerarse probada el medio exceptivo célebre como el **Hecho Determinante de un Tercero**, al tenerse por cierto de que el conductor de la camioneta identificada de placas BGV 000, señor ORLANDO ANTONIO GIRALDO SANCHEZ, ignoró sin justificación alguna lo reglado en el artículo 79 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

De todos modos, no sobra, recalcar que para manejar de forma segura es especialmente importante que el conductor reaccione de manera ágil, que pueda tomar decisiones rápidas mientras conduce para evitar un accidente. Con el cansancio físico o mental y con otras condiciones, como el sedentarismo, el consumo de alcohol y la falta de práctica, se pierde parte de esta capacidad de reacción, o por lo menos se hace más lenta, así como los reflejos.

Como se sabe, los accidentes de tránsito ocurren por tres causas básicas: El conductor, el vehículo y el medio, en las investigaciones aparece como el factor de riesgo más importante el conductor y la forma de conducir el vehículo. En más del 80% de los accidentes, la causa principal se encuentra en el factor humano⁵.

Todo conductor debe actuar en condiciones de total normalidad física y mental. Si está bajo efecto de alcohol, drogas, fatiga, estados emocionales alterados, preocupación, temor, euforia exagerada, o con oídos o vista deficiente, entre otros, son condiciones que se van a aumentar la probabilidad de que ocurran accidentes.

El conocimiento y la pericia

Conducir es un procedimiento complejo, en el que de no atenderse en debida forma pone en riesgo no solo la vida de quien la ejecuta, sino de todos sus actores. "Conducir bien" se suele entender, en términos de seguridad vial, como un ejercicio de respetar las señales, ser prudente y cumplir todas las normas. Sin duda, todo ello es necesario para "conducir bien". Pero hay otra parte de "conducir bien" que está abandonada. La relación de la persona con el automóvil es importantísima: el tiempo de reacción ante una emergencia, los reflejos consolidados, la precisión – entre otras-.

Los conductores experimentados a menudo transitan con demasiada confianza y repiten los malos hábitos para conducir que desarrollaron

⁵ <https://www.arswa.com/index.php/component/content/article?id=406-sp-17983>





durante muchos años. Patente es que muchos conductores no acuden a las escuelas de tránsito debidamente autorizados y menos aún acuden a capacitaciones para el ejercicio de una actividad considerada como peligrosa, por esto cuando se les habla de capacitación, piensan que, con tantos años de experiencia, ellos ya no tienen nada que aprender, no obstante, basta confrontar a los conductores se logra apreciar que existe muchos vacíos frente al tema. Se requiere, por lo tanto, que cada conductor acepte, que hay otras maneras de hacer las cosas con más seguridad.

El conocimiento de las normas y señales de tránsito, así como de la vía por la que se conduce y el vehículo son fundamentales. Las estadísticas muestran que el mayor número de accidentes ocurren por la violación por parte del conductor y también de peatones, de las normas de tránsito y de seguridad vial.

La pericia, unida a las competencias emocionales personales y sociales hace a un conductor perfecto dentro de lo humanamente posible. La pericia es la combinación entre el sentido común, los conocimientos y las habilidades, fruto de la práctica, tal como arriba lo señalábamos.

Las habilidades para ejecutar las maniobras básicas de manejar, tales como arrancar, parar, hacer virajes, adelantar, cambiar de velocidades, parquear y ejecutar varias maniobras de emergencia, no se desarrollan simplemente como resultado de la práctica, sino a través de un adiestramiento adecuado, además de la práctica.

Siendo ello así, no es posible atribuir con la mera aseveración de la omisión de una actividad que no tiene asiento legal en que es obligación de la Administración proceder con la señalización de los vehículos que sean objeto de reparaciones en la vía pública, pues claramente el estatuto de tránsito lo pone en cabeza de los conductores, así como está a su cargo todo lo concerniente a su reparación y todo lo que ello implique, aunque si bien es cierto, el concesionario prestaba el servicio de carro taller y grúa, como un valor agregado en la prestación del servicio, pero también lo es que no existe una ley que le exija a las entidades del orden nacional y territorial la prestación de estos.

De manera que, de lo expuesto, se tiene que con la prueba documental no es posible afirmar de manera indefectible que la situación alegada haya sido la causa generadora y única del daño padecido por la parte actora, pues no por su ausencia induce a un conductor a circular sin el cumplimiento de las exigencias para su buen ejercicio, es decir, con la





pericia, conocimiento y cuidado, máxima en una vía de alto flujo vehicular, por lo que resulta pertinente, referirse que se entiende por el manejo a la defensiva, del que todo conductor de vehículo está obligado a cumplir, así:

Manejo a la defensiva es estar alerta⁶:

Observe las normas de tránsito, respete los semáforos, las señales de tránsito, las señales que le hace el conductor del vehículo que va adelante sobre lo que piensa hacer. ¿Está haciendo señal de girar? ¿Están encendidas las luces de girar? ¿Están encendidas las luces de freno? ¿Se va aproximando hacia la derecha o a la izquierda, como si estuviese preparándose para girar? El conductor seguro manteniéndose alerta siempre tiene presente:

Anticipación a la situación:

Observe más allá del vehículo que va adelante para prevenir situaciones que puedan forzarlo a actuar rápidamente, convirtiéndose en una amenaza para usted; analice el entorno y tome las prevenciones adecuadas. ¿Hay intersecciones marcadas o no marcadas? ¿Hay vehículos en la carretera o sobre la berma? ¿Se reduce o ensancha la calzada? ¿Hay resaltos, depresiones? ¿Hay vehículos estacionados? ¿Peatones o ganado? ¿Obreros en la vía?, ¿Cuándo va a pasar un vehículo en la carretera se asegura que lo han visto?, ¿Ha dejado suficiente distancia con el vehículo de adelante?

Responsabilidad social del conductor

Durante un año, los adultos pasan al volante un 11% de su tiempo. Siempre se debe tener en cuenta que en las vías públicas nunca nos encontramos solos, ni mucho menos somos sus dueños. Esta razón es la base por la que debemos respetar y seguir las normas de convivencia y la normatividad establecida. Cuando no se respeta, aparece la acción destructiva que en muchos casos produce víctimas, lesionados, heridos, pérdidas económicas, entre otras.

La descripción del vehículo y de su comportamiento reflejan la actitud del conductor. Se pueden relacionar las actitudes de las personas respecto a las cosas que usan y como las cuidan. El vehículo no es solamente un signo social, sino también un elemento configurador de la

⁶ <https://www.cibuen.com/documentacion/home/articulos/410/>





personalidad.

Es fundamental para la convivencia que cada persona asuma la responsabilidad propia sin inculpar a los demás. Las actitudes reflejadas por cada conductor contribuyen a la buena imagen de cada uno y al desarrollo cultural de la ciudad. Una ciudad donde sus conductores dan el paso no bloquea las intersecciones y respetan todas las normas, mejora la calidad de vida de cada uno de sus integrantes.

Por consiguiente, es dable poner de presente que existen otros factores distintos a los señalados en el escrito introductorio, que pueden tener incidencia directa y eficiente en un accidente, como la falta de pericia de un conductor para sortear situaciones irregulares que pueden presentarse durante la conducción, máxime que la vía es concurrida por el paso de varios vehículos o incluso del uso de peatones. Vale señalar que en el presente asunto solo se plantea la falta de señalización, pero no se puede pasar por alto que también existe como variable, la condición física y mental del conductor, las condiciones de la motocicleta, el clima, la hora, el tráfico al momento del siniestro que podrían incidir de manera directa la ocurrencia del hecho dañoso, no necesariamente la supuesta falencia sea la causante del accidente de tránsito.

En estos supuestos ha de averiguar el fallador cuál de los hechos reposa la responsabilidad, lo cual debería de resolverse ante la jurisdicción ordinaria, como quiera que no se existe medio de prueba que permita establecer con certeza que la culpa resida en la omisión alegada por parte de la Administración.

Apuntalado en estas precisiones, se tiene que de manera ineludible a la conclusión de que nada permite que el Juzgado califique la incidencia de la falla del servicio alegada en la causación efectiva del daño, en tanto, en el presente asunto no se logró establecer la configuración del nexo de causalidad, pues no está probado que el hecho -la negligencia- y el daño sean consecuenciales, y la causa eficiente que se endilga no se acreditó, ya que la alegada falla no resulta - *per se* - determinante de la producción del daño o, por lo menos, no se probó que así sucediera en el caso objeto de estudio. De esta manera, no se encuentran acreditados los elementos de la responsabilidad extracontractual del Estado, en los términos del artículo 90 de la Constitución Política.

Así, frente a las pretensiones indemnizatorias deprecadas en la demanda, se encuentra que no existe dentro del proceso ningún parámetro, ni elemento probatorio que permita la imputación de esos





162

daños a la demandada, razón por la cual se deben negar las pretensiones de la demanda, porque desde el punto de vista de la causalidad, esto es, desde una perspectiva eminentemente naturalística, fenomenológica, la parte actora no consiguió demostrar el acaecimiento del suceso que atribuía a la entidad demandada.

En efecto, observamos que la parte actora omite en la demanda la información relativa a la totalidad de las circunstancias fácticas en que ocurrió dicho accidente, es decir, en qué forma se desplazaba el conductor, qué maniobra adelantaba, de dónde provenía y hacia donde se dirigía, a qué velocidad se desplazaba; es decir, no informa sobre aspectos que son relevantes para determinar las causas del accidente y el nexo causal entre estas y el daño que conlleve a determinar de manera inequívoca.

Es pertinente observar que la doctrina se ha ocupado del estudio de las causas de los accidentes de tránsito, encontrando que debe observarse las causas atribuibles al factor humano, (el conductor - aspectos físicos), el entorno, esto es las características de la vía y el vehículo, (estado técnico - mecánico), aspectos que deberán ser objeto de valoración en el proceso.

Ahora bien, acerca de la prudencia que debe acompañar a los conductores de vehículos automotores de dos ruedas, el Consejo de Estado, se ha pronunciado, así: "(...) Debe recordarse que los usuarios de las vías, *bien* como peatones ora como conductores, están en la obligación de extremar al *máximo* las medidas de seguridad, *independientemente de que* una norma les imponga dicha exigencia, pues la conducción de vehículos automotores *es considerada una actividad peligrosa*, lo cual implica *asumir* riesgos cuando se hace partícipe de ella, pero dicha obligación *tiene* la connotación de ser mucho más exigente para los motociclistas, por *su* estado total de indefensión, a tal punto que en los eventos *en los que estos resultan* involucrados en un *accidente*, siempre llevan la peor parte." CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION TERCERA 17.185 (R-2237), Consejera Ponente: MYRIAM GUERRERO DE ESCOBAR Bogotá, D.C., diecinueve (19) de agosto d dos mil nueve (2009).

A su turno en cuanto a la concurrencia de culpas, el artículo 2357 del Código Civil consagra, que la apreciación del daño está sujeta a reducción si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente.

Acorde con lo expuesto, se llega, entonces, de manera ineludible a la



conclusión de que, con el análisis de la prueba documental con el cual se pretende configurar la responsabilidad del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, NO se logra establecer el nexo causal, pese a que la parte actora por la vía de la tacha pretende modificar o alterar el I.P.A.T., como quiera que al parecer busca que el agente de tránsito adicione información que de haber existido la hubiese anotado y no en esta oportunidad sugerir hacer anotaciones inexistentes, en tanto se debe presumir la buena fe del funcionario que le dio origen al informe de tránsito; además no se puede pasar por alto que el artículo 148 de la Ley 769 de 2002 otorgó a las autoridades de tránsito funciones de policía judicial en los casos de accidentes de esta naturaleza que puedan constituir infracción penal, con arreglo al Código de Procedimiento Penal, es decir, a los artículos 314 a 321 del mismo. Por lo que, en ejercicio de esta competencia las mencionadas autoridades de tránsito al levantar dicho informe descriptivo sobre un accidente de esta naturaleza con implicaciones de carácter penal, además de la copia que deban remitir a las autoridades de tránsito respectivas, deberán enviar dicho informe inmediatamente a la autoridad instructora competente en materia penal.

Este informe de policía entonces, en cuanto a su contenido material, deberá ser analizado por el operador judicial correspondientes siguiendo las reglas de la sana crítica y tendrá el valor probatorio que este funcionario le asigne en cada caso particular al examinarlo junto con los otros medios de prueba que se aporten a la investigación o al proceso respectivo, como quiera que en Colombia se encuentra proscrito, en materia probatoria, cualquier sistema de tarifa legal.

Es preciso tener en cuenta también, que un informe de policía al haber sido elaborado con la intervención de un funcionario público formalmente es **un documento público**⁷ y como tal se presume auténtico, es decir, cierto en cuanto a la persona que lo ha elaborado, manuscrito o firmado, mientras no se compruebe lo contrario mediante tacha de falsedad, y hace fe de su otorgamiento y de su fecha; y, en cuanto a su contenido es susceptible de ser desvirtuado en el proceso judicial respectivo.

De esta suerte, se evidencia que la objeción no es la vía para pretender cuestionar o crear su propia prueba, en tanto según el estatuto procesal aquella es propia para cuestionar una prueba pericial, la cual se haya aportada con la demanda o que la misma sea del resultado de practicarse al interior del proceso y no para cuestionar una prueba documental presentada incluso por la misma parte actora.

⁷ Código General del Proceso, art. 257



EN CUANTO AL NEXO CAUSAL

Los demandantes pretenden hacer ver que existe relación entre el accidente acaecido el día 18 de febrero de 2017, y la supuesta falla del servicio consistente en la negligencia en la prestación del servicio para los vehículos varados en la carretera.

Debe reiterarse que esta postura resulta insostenible en cuanto que no existe prueba que dé cuenta de las circunstancias de tiempo, modo y, lugar en que los hechos ocurrieron tengan relación directa con las condiciones técnicas de la carretera, constituyéndose lo anterior en simple manifestación carente de sustento.

Con base en lo anterior, sólo resta preguntarse si en efecto la víctima directa cumplía con todas las reglas señaladas, pues de no ser así, claro resulta que el motivo del accidente le sería atribuible a ella, constituyéndose en causal eximente de responsabilidad como lo es la **culpa exclusiva de la víctima**, por tanto, inexistencia del nexo causal.

Al respecto, la entidad demandada en este caso el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIA, sólo podrá exonerarse de responsabilidad alegando y probando fuerza mayor, **hecho exclusivo de la víctima o hecho determinante de un tercero**, porque se insiste que la vía donde se arguye ocurrió el siniestro no estaba dentro de la gobernabilidad del INVIA, sino del concesionario UNIÓN TEMPORAL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA, en virtud del contrato de concesión No. 005 del 29 de enero de 1999, como bien lo manifiesta la misma parte actora y que se corrobora con la certificación y contrato en mención que se adjunta y que se relaciona más adelante en el acápite de pruebas.

En la responsabilidad administrativa por falta o falla del servicio y de conformidad con los parámetros sobre los cuales fue inicialmente estructurada esa teoría se dan tres elementos constitutivos esenciales, a saber: una falta o falla del servicio *que debe ser plenamente acreditada*; un daño y una relación de causalidad entre la falla y el daño.

La esencialidad de esos tres elementos llega al extremo de que faltando uno de ellos no se configura la responsabilidad administrativa. En nuestro sistema corresponde al interesado en la indemnización, probar la falla del servicio, la existencia del daño con todas las características que lo hacen indemnizable y la relación de causalidad.

El problema de la responsabilidad del Estado debe resolverse con base



en lo prescrito en el artículo 90 de la Carta Política, según el cual el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. Debe establecerse entonces, en cada caso, si existen los elementos previstos en esta disposición para que surja responsabilidad a cargo del Estado.

En este caso, la demanda se formula como consecuencia del daño producido tras la ocurrencia del accidente de tránsito sufrido por el señor JOSE HERNAN URRUTIA ZARATE, de manera que la actividad generadora del daño, esto es, la conducción de una motocicleta es una de aquéllas que ha sido tradicionalmente considerada una actividad peligrosa.

Ha sido reiterada la tesis de la jurisprudencia, en el sentido de que en aquellos eventos en los que el daño es producido por las actividades peligrosas el régimen aplicable es de carácter objetivo, para quien realiza este tipo de actividad, se aclara, porque el factor de imputación está derivado de la realización directa de actividad que entraña peligro, de tal manera que en esos casos basta que el actor acredite, primero, la existencia del daño y segundo, que el mismo se ha generado como consecuencia de dicha actividad. En relación con lo anterior, resulta necesario señalar que la responsabilidad se estructura bajo el hecho cierto de la actividad peligrosa, en este caso, una motocicleta.

La aplicación correcta de este conjunto de conceptos, en el juzgamiento de daños inferidos por el mal funcionamiento del servicio, exige de ciertas puntualizaciones, pues no es verdad, como muchos piensan, que para obtener la indemnización por parte del Estado siempre le basta al reclamante comprobar la omisión del servicio, su retardo o su prestación deficiente. Vale traer a cita las precisiones de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, en Sentencia 1998- 05970 de junio 9 de 2010, señalándose lo siguiente:

"2.2. El hecho exclusivo de la víctima como eximente de responsabilidad o causal excluyente de imputación.

"Las tradicionalmente denominadas causales eximentes de responsabilidad fuerza mayor, caso fortuito, hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima constituyen diversos eventos que dan lugar a que devenga jurídicamente imposible imputar, desde el punto de vista jurídico, la responsabilidad por los daños cuya causación da lugar a la iniciación del litigio, a la persona o entidad que obra como demandada dentro del mismo.

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; (h) su imprevisibilidad y (iii) su exterioridad respecto del demandado, extremos en relación con los cuales la jurisprudencia de esta sección ha sostenido lo siguiente:

"En cuanto tiene que ver con (i) la irresistibilidad como elemento de la causa extraña, la misma consiste en la imposibilidad del obligado a determinado comportamiento o actividad para desplegarlo o para llevarla a cabo; en otros términos, el daño debe resultar inevitable para que pueda sostenerse la ocurrencia de una causa extraña, teniendo en cuenta que lo irresistible o inevitable deben ser los efectos del fenómeno y no el fenómeno mismo —pues el demandado podría, en determinadas circunstancias, llegar a evitar o impedir los efectos dañinos del fenómeno, aunque este sea, en sí mismo, irresistible, caso de un terremoto o de un huracán (C.C., art. 64) algunos de cuyos efectos nocivos, en ciertos supuestos o bajo determinadas condiciones, podrían ser evitados —.

"Por lo demás, si bien la mera dificultad no puede constituirse en verdadera imposibilidad, ello tampoco debe conducir al entendimiento de acuerdo con el cual la imposibilidad siempre debe revestir un carácter sobrehumano; basta con que la misma, de acuerdo con la valoración que de ella efectúe el juez en el caso concreto, aparezca razonable, como lo indica la doctrina:

"La imposibilidad de ejecución debe interpretarse de una manera humana y teniendo en cuenta todas las circunstancias: basta que la imposibilidad sea normalmente insuperable teniendo en cuenta las condiciones de la vida".

"En lo referente a (ii) la imprevisibilidad, suele entenderse por tal aquella circunstancia respecto de la cual "no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia", toda vez que "[P]revenir, en el lenguaje usual, significa ver con anticipación", entendimiento de acuerdo con el cual el agente causante del daño solo podría invocar la configuración de la causa extraña cuando el hecho alegado no resulte imaginable antes de su ocurrencia, cuestión de suyo improbable si se tiene en cuenta que el demandado podría prefigurarse, aunque fuese de manera completamente eventual, la gran mayoría de eventos catalogables como causa extraña antes de su ocurrencia, más allá de que se sostenga que la imposibilidad de imaginar el hecho aluda a que el mismo jamás hubiera podido pasar por la mente del demandado o a que este deba prever la ocurrencia de las circunstancias que resulten de más o menos probable configuración o a que se entienda que lo imprevisible está relacionado con el conocimiento previo de un hecho de acaecimiento cierto.

"Sin embargo, el carácter imprevisible de la causa extraña también puede ser entendido como la condición de "imprevisto" de la misma, esto es, de acontecimiento súbito o repentino, tal y como lo expresan tanto el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, como el artículo 64 del Código Civil y la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, de acuerdo con la cual (imprevisible) será cuando se trate de un acontecimiento súbito, sorpresivo, excepcional, de rara ocurrencia". La recién referida acepción del vocablo "imprevisible" evita la consecuencia a la cual conduce el entendimiento del mismo en el sentido de que se trata de aquello que no es imaginable con anticipación a su ocurrencia, toda vez que esta última comprensión conllevaría a que la causa extraña en realidad nunca operase, si se tiene en cuenta que prácticamente todos los sucesos que ocurren a diario ya han sido imaginados por el hombre.





"No está de más señalar, en cualquier caso, que la catalogación de un determinado fenómeno como imprevisible excluye, de suyo, la posibilidad de que en el supuesto concreto concorra la culpa del demandado, pues si este se encontraba en la obligación de prever la ocurrencia del acontecimiento al cual se pretende atribuir eficacia liberatoria de responsabilidad y además disponía de la posibilidad real y razonable de hacerlo, entonces los efectos dañinos del fenómeno correspondiente resultarán atribuibles a su comportamiento culposos y no al advenimiento del anotado suceso. Culpa e imprevisibilidad, por tanto, en un mismo supuesto fáctico, se excluyen tajantemente.

"Así pues, resulta mucho más razonable entender por imprevisible aquello que, pese a que pueda haber sido imaginado con anticipación, resulta súbito o repentino o aquello que no obstante la diligencia y cuidado que se tuvo para evitarlo, de todas maneras acaeció, con independencia de que hubiese sido mentalmente figurado, o no, previamente a su ocurrencia. En la dirección señalada marcha, por lo demás, la reciente jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, la cual ha matizado la rigurosidad de las exigencias que, en punto a lo "inimaginable" de la causa extraña, había formulado en otras ocasiones:

"Y, por otra parte, en lo relacionado con (iii) la exterioridad de la causa extraña, si bien se ha señalado que dicho rasgo característico se contrae a determinar que aquella no puede ser imputable a la culpa del agente que causa el daño o que el evento correspondiente ha de ser externo o exterior a su actividad, quizás sea lo más acertado sostener que la referida exterioridad se concreta en que el acontecimiento y circunstancia que el demandado invoca como causa extraña debe resultarle ajeno jurídicamente, pues más allá de sostener que la causa extraña no debe poder imputarse a la culpa del agente resulta, hasta cierto punto, tautológico en la medida en que si hay culpa del citado agente mal podría predicarse la configuración al menos con efecto liberatorio pleno de causal de exoneración alguna, tampoco puede perderse de vista que existen supuestos en los cuales, a pesar de no existir culpa por parte del agente o del ente estatal demandado, tal consideración no es suficiente para eximirle de responsabilidad, como ocurre en los casos en los cuales el régimen de responsabilidad aplicable es de naturaleza objetiva, razón por la cual 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".

"Por otra parte, a efectos de que opere el hecho de la víctima como eximente de responsabilidad, es necesario aclarar, en cada caso concreto, si el proceder activo u omisivo de aquella tuvo, o no, inferencia y en qué medida, en la producción del daño. En ese orden de ideas, resulta dable concluir que para que el hecho de la víctima tenga plenos efectos liberadores de la responsabilidad estatal, es necesario que la conducta desplegada por la víctima sea tanto causa del daño, como la raíz determinante del mismo, es decir, que se trate de la causa adecuada, pues en el evento de resultar catalogable como una concausa en la producción del daño no eximirá al demandado de su responsabilidad y, por ende, del deber de indemnizar, aunque, eso sí, habrá lugar a rebajar su reparación en proporción a la participación de la víctima..."

Como bien puede verse, el asunto sometido a estudio se ajusta





idealmente a las previsiones jurisprudenciales, lo que permite afirmar de manera contundente que ante la existencia de la **culpa exclusiva de la víctima** que fue exclusiva y determinante en el fatal resultado, el nexo de causalidad se rompió, siendo razón suficiente para que la Administración quede liberada de cualquier responsabilidad.

FRENTE A LOS PERJUICIOS

De cara a los perjuicios solicitados, conforme a la precedente argumentación, dirigida a desvirtuar la existencia del daño antijurídico, la falla del servicio, y el nexo causal entre estos, una condena a la Administración carecería de sustento, y por tanto devendría ilegítima.

Como se dijo, huérfano de prueba se encuentran los perjuicios presuntamente sufridos por los aquí demandantes, así como el nexo causal que también debe acreditarse por el extremo activo de esta relación procesal, a lo que se suma la clara existencia de la causal eximente de responsabilidad a que se hizo referencia.

Por otra parte, y en caso de no acogerse los anteriores argumentos, es de señalar que la cuantía de los perjuicios morales solicitados en la demanda no se atempera a la manera en que según el Consejo de Estado en Sentencia 1994-8354 de octubre 19 de 2012, éstos deben tasarse, como se señala a continuación:

"(...) En este sentido, se establece la siguiente metodología para determinar el quantum indemnizatorio por concepto de perjuicios morales:

Si solamente se encuentra satisfecho el requisito de idoneidad se concederá de la siguiente forma:

Relación	Con convivencia	Sin convivencia pero con relación de cercanía	Sin convivencia y sin relación de cercanía (simple presunción de Registro Civil)
Familiares inmediatos y cónyuge	50 SMMLV	10 SMMLV	5 SMMLV
Familiares derivados	20 SMMLV	5 SMMLV	2 SMMLV

Si se encuentran conjugados los sub principios de idoneidad y necesidad la liquidación se efectuará en los siguientes términos:

Relación	Con convivencia	Sin convivencia pero con relación de cercanía	Sin convivencia y sin relación de cercanía (simple presunción de Registro Civil)
Familiares inmediatos y cónyuge	80 SMMLV	20 SMMLV	10 SMMLV





Familiares derivados	35 SMMLV	5 SMMLV	2 SMMLV
---------------------------------	----------	---------	---------

En el caso que se encuentren reunidos los requisitos de idoneidad, necesidad y proporcionalidad en estricto sentido, se tasa así:

Relación	Con convivencia	Sin convivencia pero con relación de cercanía	Sin convivencia y sin relación de cercanía (simple presunción de Registro Civil)
Familiares inmediatos y cónyuge	100 SMMLV	50 SMMLV	25 SMMLV
Familiares derivados	50 SMMLV	25 SMMLV	10 SMMLV

Conforme lo anterior, si se encuentra que existió responsabilidad administrativa a cargo del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS, deberá partirse del valor de cinco (5) SMMLV conforme al primero de los precitados cuadros, y no de cien como se pretende en la demanda.

FRENTE A LOS DAÑOS MATERIALES

No hay lugar al reconocimiento sobre este concepto, pues no hay medio de prueba que dé cuenta la existencia del este daño material, los cuales se manifiesta en dos formas específicas, el daño emergente y lucro cesante.

Ahora en gracia de discusión, en el evento de allegarse a consideración el reconocimiento en la modalidad de lucro cesante, no podrá reconocerse en la suma deprecada en la demanda, sino por el salario básico que logre demostrar.

OPOSICIÓN A LAS PRETENSIONES

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, manifiesto mi oposición a que se declare a favor de la parte demandante todas y cada una de las pretensiones invocadas en la demanda, por considerar que el resultado dañoso se genera por culpa exclusiva de la víctima y/o por hecho de un tercero, por tanto, al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS no le asiste responsabilidad administrativa alguna, por tales motivos, como quedará demostrado en el presente proceso, solicito respetuosamente al honorable operador jurídico de Instancia que le releve de cualquier responsabilidad dentro del asunto.

Así las cosas, cabe preguntarse ¿Cómo demostrar que efectivamente el accidente narrado ocurrió por culpa del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS y no por otra causa?; por lo anterior, considero que la parte





actora se quedó sin demostrar lo afirmado, no existe en el presente caso certeza del daño; requisito exigible para que sea indemnizable: Para que el daño sea indemnizable **"es requisito indispensable que sea cierto, verdadero e incuestionable..."**.

Sobre este particular, considero pertinente hacer referencia a los planteamientos esbozados por el tratadista JUAN CARLOS HENAO, en su libro EL DAÑO, Universidad Externado de Colombia, Primera Edición, julio de 1998, Pág. 38, cuando afirma:

"Sin embargo, en ocasiones a pesar de existir daño no procede declarar la responsabilidad. Esto por cuanto el daño es requisito indispensable pero no suficiente para que se declare la responsabilidad. En efecto, en algunos eventos no se declara la responsabilidad, a pesar de haber existido daño.

Es lo que ocurre en dos hipótesis: el daño existe pero no se puede atribuir al demandado, como cuando aparece demostrada una de las causales exonerativas; o el daño existe y es imputable, pero el imputado no tiene el deber de reparado, porque no es un daño antijurídico y debe ser soportado por quien lo sufre".

En el caso que nos ocupa debe haber certeza del daño.

Al respecto, se dice en la obra "DEL DAÑO", compilación y estratos José N. Duque Gómez:

"La certeza hace alusión a la verdad de su existencia, como concepto opuesto a todo lo que es hipotético, posible o eventual.

Para que el daño sea indemnizable es requisito indispensable que sea cierto, verdadero e incuestionable."

Lo contrario a la certeza es la incertidumbre que se presenta cuando no hay seguridad sobre la real existencia del perjuicio que se invoca- se dice que el daño es incierto cuando los elementos de juicio de que se dispone son insuficientes para sustentar su causación.

En esta situación de incertidumbre el daño no es reparable y asilo tiene plenamente establecido nuestra jurisprudencia..."

El Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sección Tercera, ha considerado, que no basta demostrar el daño, aún en los regímenes de responsabilidad objetiva, deberán estar presentes tanto el hecho dañoso imputable a la administración, como el nexo con el servicio, lo que no ocurrió en este caso.

En este orden de ideas, carece de sustento lo





afirmado por la parte demandante, en cuanto señala que el hecho implica una falla del servicio por parte de la Administración, lo cual le corresponde probar.

Por eso valga repetirlo, se considera que el daño es un elemento indispensable para la existencia de la responsabilidad, pero cuya sola presencia no convierte de suyo a quien lo sufre en acreedor de una indemnización.

EXCEPCIONES DE MÉRITO

1.- FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA.

Bajo el entendido de que la parte actora endilga responsabilidad por la presunta falla en el servicio a la entidad que represento, desconociendo los presupuestos de orden legal en los que se fundamentan la creación, razón de ser, estructura organizacional y el alcance de las funciones del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS.

Por ello, cumple recordar que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS inició labores el primero de enero de 1994 mediante el Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, que creó un establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Transporte, **que tuviera como objetivo ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación.**

Durante el fortalecimiento del sector transporte INVIAS también asumió nuevas funciones y su estructura interna cambió con los Decretos N° 2056 y 2067 del 24 de julio de 2003.

Como organismo adscrito al Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías pertenece a la Rama Ejecutiva. Los cerca de 13.000 kilómetros de extensión que tiene la infraestructura vial del país son, en síntesis, nuestra razón de ser. Por ello atendemos día a día de las 7 troncales, que recorren nuestro territorio de Norte a Sur, y de las 8 transversales que unen a dichas troncales en su tránsito Oriente - Occidente.

Como salta a la vista, el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, INVIAS, tiene 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**





167

Transporte. En ese sentido el Decreto - Extraordinario No. 1171 del 30 de diciembre de 1992, por el cual se reestructuró, entre otras entidades, el Fondo Vial Nacional como el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, establece entre las funciones de esta Entidad, en relación con las carreteras nacionales, las siguientes:

"Artículo 53. Objetivo del Instituto Nacional de Vías.- Corresponde al Instituto Nacional de Vías ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación en lo que se refiere a carreteras".

"Artículo 54. Funciones del Instituto Nacional de Vías.- Para el cumplimiento de sus objetivos el Instituto Nacional de Vías desarrollará las siguientes funciones generales:

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura vial de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte.

(...)

"3. Coordinar con el Ministerio de Transporte la ejecución de los planes y programas de su competencia.

(...)

"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".

Asimismo, el Acuerdo No. 018 de 27 de julio de 2000 "Por el cual se adoptan los estatutos internos del Instituto Nacional de Vías", señala:

(...)

Artículo 4º Funciones. Corresponde al Instituto Nacional de Vías el ejercicio de las siguientes funciones generales:

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura vial de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte.

2. Elaborar conjuntamente con el Ministerio de Transporte los planes, los programas y proyectos tendientes a la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación, atención de emergencia y además obras que requiera la infraestructura vial de su competencia.

3. Coordinar con el Ministerio de Transporte la ejecución de los planes y programas de su competencia vial.

4. Adelantar investigaciones, estudios y supervisar la ejecución de las obras de su competencia conforme a los planes y prioridades nacionales.





5. Asesorar y prestar apoyo técnico a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados encargados de la construcción, mantenimiento y atención de emergencia en sus infraestructuras viales, cuando ellas lo soliciten.

6. Recaudar peajes y demás cobros sobre el uso de la infraestructura vial de su competencia, exceptuando las carreteras, puentes y túneles entregados en concesión de conformidad con los respectivos contratos.

7. Celebrar todo tipo de negocios, contratos y convenios que se requieran para el cumplimiento de su objetivo.

8. Elaborar, conforme a los planes del sector, la programación de compra de terrenos y adquirir los que se consideran prioritarios para el cumplimiento de sus objetivos.

9. Adelantar, directamente o mediante contratación, los estudios pertinentes para determinar los proyectos que causen la contribución nacional por valorización en relación con la infraestructura vial de su competencia.

10. Dirigir y supervisar la elaboración de los proyectos para el análisis, liquidación, distribución y cobro de la contribución nacional de valorización, causada por la construcción y mejoramiento de la infraestructura de transporte de su competencia.

11. Prestar asesoría en materia de valorización, a los entes territoriales y entidades del Estado que lo requieran.

12. Proponer los cambios que considere convenientes para mejorar la gestión administrativa.

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.

14. Las demás que se le asignen y correspondan a la naturaleza de sus funciones.

En igual sentido el Decreto 2618 DE 2013 (noviembre 20) D.O. 48.980, noviembre 20 de 2013 "por el cual se modifica la estructura del Instituto Nacional de Vías (Invías) y se determinan las funciones de sus dependencias", estatuye al respecto lo siguiente:

Artículo 2º. Funciones del Instituto Nacional de Vías (Invías). Para el cumplimiento de sus objetivos el Instituto Nacional de Vías (Invías) 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.

2.2 Elaborar conjuntamente con el Ministerio de Transporte los planes, programas y proyectos tendientes a la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación, atención de emergencias, y demás obras que requiera la infraestructura de su competencia.





2.3 Coordinar con el Ministerio de Transporte la ejecución de los planes y programas de su competencia.

2.4 Adelantar investigaciones, estudios, y supervisar la ejecución de las obras de su competencia conforme a los planes y prioridades nacionales.

2.5 Asesorar y prestar apoyo técnico a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados encargados de la construcción, mantenimiento y atención de emergencias en las infraestructuras a su cargo, cuando ellas lo soliciten.

2.6 Recaudar los peajes y demás cobros sobre el uso de la infraestructura vial de su competencia.

2.7 Celebrar todo tipo de negocios, contratos y convenios que se requieran para el cumplimiento de su objetivo.

2.8 Elaborar, conforme a los planes del sector, la programación de compra de terrenos y adquirir los que se consideren prioritarios para el cumplimiento de sus objetivos.

2.9 Adelantar, directamente o mediante contratación, los estudios pertinentes para determinar los proyectos que causen la contribución nacional por valorización en relación con la infraestructura de su competencia, revisarlos y emitir concepto para su presentación al Ministro de Transporte, de conformidad con la ley.

2.10 Dirigir y supervisar la elaboración de los proyectos para el análisis, liquidación, distribución y cobro de la contribución nacional de valorización, causada por la construcción y mejoramiento de la infraestructura de transporte de su competencia.

2.11 Prestar asesoría en materia de valorización, a los entes territoriales y entidades del Estado que lo requieran. 2.12 Proponer los cambios que considere convenientes para mejorar la gestión administrativa.

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.

2.14 Ejecutar los planes, programas y proyectos relacionados con el desarrollo de la infraestructura a su cargo.

2.15 Controlar y evaluar la ejecución de las políticas, 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.

2.17 Coordinar con la Agencia Nacional de Infraestructura 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.



Nota, artículo 2º: Ver Resolución 108 de 2015, M de Transporte.

Así las cosas, tenemos que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS le corresponde velar por la preservación y perfecto estado de las obras a su cargo, entendiéndose concretamente, las vías, puentes, muros y las demás obras de carácter NACIONAL complementarias **NO CONCESIONADAS**, necesarias para la conservación del bien de uso público encomendado y acorde a las disposiciones legales vigentes, es decir, por ningún motivo está dentro de su resorte y competencia el responder por hechos, acciones u omisiones que generen efectos contrarios a terceros provocados por otros intervinientes.

Aplicadas las anteriores reglas al asunto bajo revisión se advierte que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, que para la fecha del siniestro NO era el responsable en el mantenimiento, administración y señalización de las vías del orden municipal, departamental y las que están bajo la figura de la concesión. Así las cosas, se deduce la FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA, en el presente asunto, como quiera que el lugar donde se aduce ocurrió el siniestro estaba bajo el dominio de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, entidad que goza de todos los atributos de persona jurídica quien a su vez la había dado en concisión l a la Unión Temporal Valle del Cauca y Cauca, con ocasión al contrato No. todo ello con ocasión al contrato de concesión No. 005 del 29 de enero de 1999. Por lo tanto, el tramo o carretera antes referida por la parte actora **no hacía parte** de la red vial nacional a cargo del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS.

En relación con la falta de legitimación en la causa por pasiva en un asunto parecido el Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca, en sentencia del (13) de septiembre de dos mil dieciséis (2.016), en el proceso radicado 76001-23-31-008-2008-00291-00, señaló:

"(...)

Legitimación en la causa por pasiva de las entidades accionadas.

En el presente caso, el ejercicio de imputación fáctica y jurídica propuesto con la demanda se dirige a obtener la declaratoria de responsabilidad del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), el Departamento del Valle del Cauca y el Municipio de Restrepo, entidades que presuntamente incumplieron con su deber de mantenimiento y señalización de la vía en que ocurrió el accedente de tránsito en que resultó lesionado el señor Carlos Alberto Cartagena, sin llegar a especificar cuál de las entidades accionadas tenía a su cargo el corredor vial.

A su turno, 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 el mantenimiento de la vía en que ocurrieron los





hechos se encontraba dado que no se encuentra (sic) incluida dentro de los corredores determinados en el decreto 1735 de 2001, por medio del cual se fijó la red nacional de carreteras a cargo de dicha entidad.

Sobre el particular, debe manifestarse que, a partir de la ley 105 de 1993 se definió la composición de la infraestructura vial en los diferentes niveles y se precisaron las funciones y responsabilidades de la Nación, los departamentos, los municipios y los distritos sobre la red vial del Estado.

La ley 105 de 1993, definió la infraestructura a cargo de la Nación y de las entidades territoriales, así como las precisiones en torno al alcance de las obligaciones de estos entes para ejecutar las actividades de mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura a su cargo, circunstancia que debe tenerse en cuenta al delimitar la responsabilidad de cada uno de estos entes en los eventos en que ocurre un daño antijurídico asociado a la prestación de dicho servicio.

El artículo 12 de la ley 105 de 1993, define la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, en los siguientes términos:

(...) Artículo 12. definición de 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 éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras.
 - b. Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales.
 - c. Las carreteras que unen las troncales anteriores entre sí, denominadas transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.
 - d. Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica, esta conexión puede ser de carácter intermodal.
 - e. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros mediante convenios o pactos internacionales.

"Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la





administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.

"Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del departamento respectivo, si éste demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación..."

En concordancia con lo anterior, el artículo 16 de la ley en comento establece que forman parte de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos los siguientes tipos de vías:

(...) a) Las vías que eran de propiedad de los Departamentos antes de la expedición de la ley;

b) Las vías que eran responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en la ley, les transfirió mediante convenio a los departamentos.

c) Aquellas que en el futuro sean departamentales.

d) Las vías que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamental es que no sean parte de la red nacional.

e) Las vías alternas que se le transfieran con ocasión de la construcción de una variante de una carretera Nacional, si a juicio del Ministerio de Transporte reúne las características de ésta" (Negrilla fuera del texto original).

Por su parte, el artículo 17 de la ley 105, dispone que hacen parte de la infraestructura vial distrital y municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del distrito o municipio.

La descentralización de la competencia en materia de infraestructura vial además de trasladar la "propiedad" de las vías a las entidades territoriales, trajo consigo la responsabilidad de adelantar las labores que se requieran para la conservación, rehabilitación y mantenimiento de las mismas.

Bajo este presupuesto, el artículo 19 de la ley 105 de 1993, señala:

"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".

En concordancia con lo expuesto, la Nación y las entidades territoriales están en la obligación de garantizar la sostenibilidad y transitabilidad de las vías bajo su responsabilidad, según las competencias asignadas en dicha ley y de apropiarse en sus respectivos presupuestos las partidas que se requieran para el efecto.





Ahora bien, una vez revisado el contenido del artículo 4º decreto 1735 de 2001, se advierte que el corredor vial que comunica al Municipio de Restrepo no hace parte de la red nacional de carreteras a cargo del Instituto Nacional de Vías, motivo por el cual le asiste razón a esta entidad al sostener que en su caso se configura una falta de legitimación en la causa por pasiva.

Lo anterior, máxime si se tiene en cuenta que a folio 129 del cuaderno principal obra certificación suscrita por el Director Territorial Valle del Instituto Nacional de Vías en la que hace constar que el sitio conocido como la "y" ubicado entre la vía que comunica a los Municipios de Buga y Restrepo no corresponde a un corredor vial que tenga la categoría de Nacional.

Esta situación permite inferir que la vía en que ocurrió el accidente, conforme a lo estipulado por el literal d) del artículo 16 de la ley 105 de 1993 corresponde a una carretera a cargo del Departamento del Valle del Cauca, toda vez que comunica entre sí a 2 cabeceras municipales, no se encuentra dentro del perímetro urbano de una de éstas entidades y sirve de enlace para la comunicación con otro corredor vial del orden Nacional como la Vía entre Buga y Buenaventura.

En consecuencia se procederá a declarar probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva formulada por el Instituto Nacional de Vías, situación jurídica que igualmente cubija al Municipio de Restrepo y que puede ser declarada de oficio conforme las facultades establecidas en el artículo 164 del C.C.A.

De esta forma el juicio de imputación planteado con la demanda se surtirá únicamente frente al Departamento del Valle del Cauca, entidad territorial que tenía a su cargo la manutención de la vía en que se produjo el accidente que ocasionó el daño antijurídico que presuntamente afecta a los integrantes de la parte accionante...".

Por lo anterior, se deduce la FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA, en el presente asunto, como quiera que el lugar donde se aduce ocurrió el siniestro no estaba bajo el dominio de la autoridad administrativa que represento. Por lo que deberá ser exonerado de cualquier responsabilidad del Instituto.

2.- INCUMPLIMIENTO DEL ACTOR DE SU CARGA PROBATORIA

La cual es propia al perseguir un efecto jurídico bajo el desencadenamiento del aparato judicial- *Onus Probandi incumbit actori*- como principio procesal sobre la debida demostración y sustento de los en los hechos que basa sus pretensiones.

⁹ Artículo 4º Fijar la Red Nacional de Carreteras construida a cargo del Instituto Nacional de Vías, de conformidad con el Documento Compes número 3085 del 14 de julio de 2000, la cual está construida por 18.575,1 Km. de los cuales 11.850,4 Km. corresponden a carreteras pavimentadas y 4.924,270 KM. a carreteras en afirmado, de acuerdo con la evaluación realizada en diciembre de 1999, así (...)





Como se observa, el presente proceso carece de sustento probatorio; dado que a lo largo de la demanda la parte actora se limita a expresar únicamente a la supuesta negligencia por permitir que un vehículo varado estuviera sobre la vía, sin aportar ningún medio de prueba con la suficiencia para demostrar el nexo causal, del que se pueda predicar la responsabilidad deprecada en el escrito de la demanda. Por el contrario, se dejó en evidencia que el accidente ocurrió por culpa exclusiva de la víctima.

El INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS desconoce las reales circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el accidente, ya que como fue debatido en el acápite de los hechos, no existe prueba que demuestre que lo alegado por la parte actora sea la causante del sentido accidente de tránsito, por el contrario, existe evidencia que la causa eficiente se ubica en la conducta de los conductores involucrados, de manera que sería un despropósito condenar a cualquier entidad teniendo como única prueba la manifestación de la actora.

3.- INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD POR CARENCIA DE NEXO CAUSAL.

De acuerdo con las pruebas documentales que se aportan con el escrito de la demanda, NO se logra acreditar la supuesta negligencia de la Administración en permitir que permaneciera un vehículo varado y sin la asistencia técnica, por el contrario, de la aplicación de la sana crítica se advierte que el motociclista ejercía una actividad considerada peligrosa sin la pericia, cuidado y conocimiento necesario.

De lo anterior se concluye que en el presente caso la parte demandante no ha demostrado el nexo causal entre la falla en el servicio y el daño causado, en tanto considera que, o el hecho si bien ocurrió, también lo es que no lo fue en las circunstancias que se indican en la demanda, ya que la causa del accidente se debió por la falta de pericia y cuidado por parte de los conductores involucrados, especialmente de la aquí víctima directa, así como se deduce de lo relacionado en la prueba documental que ya hiciéramos referencia. En consecuencia, se deben denegar la totalidad de las pretensiones de la demanda.

El presente caso se debe examinar bajo el régimen de la falla probada, en la cual a la parte demandante le corresponde la demostración de todos los elementos que configuran la responsabilidad estatal, y ya que se imputa una omisión administrativa, corresponde a la parte actora probar la existencia del perjuicio y su relación de causalidad con la





omisión de la cual él se deriva, acreditar la existencia de la falla del servicio consistente en el cumplimiento de un deber y demostrar que dicha falla fue la única causante del daño.

4.- EXIMENTE DE CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA y/o HECHO DE UN TERCERO:

En aplicación de las reglas de la sana crítica, ningún reparo existe en relación con las condiciones técnicas que se motivan en la demanda, que vale decir, solo se hace un cuestionamiento, pero sin que medie un fundamento razonable que permita acreditar que la alegada omisión haya sido sin duda alguna la causa eficiente de la ocurrencia del hecho dañoso, es decir, no aparece probado que el nexo causal se finque en las características propias de la carretera, por el contrario, con la aplicación de las reglas de la sana crítica y del análisis de la prueba documental traída al proceso, se llega a la certeza que la causa eficiente del hecho dañoso que tuvo lugar el día 18 de febrero de 2017, es únicamente atribuible a la conducta humana, es decir, imputable a los conductores, que en principio sería quien conducía la motocicleta distinguida con placa CIJ 37D, esto es, el señor JOSE HERNAN URRUTIA ZARATE, ya que apelando a la conducta confesado en los hechos en que se funda la demanda y con el relato que hiciera ante la autoridad penal, como también lo consignado en el I.P.A.T., la posible causa del accidente de tránsito, a saber, "Distraerse a momento de conducir", es decir no obró con la pericia, cuidado y conocimiento, indispensables para el ejercicio de una actividad considerada como peligrosa, como quiera que no tuvo la capacidad para sortear una situación extraña, como bien lo pudo hacer el vehículo del que aduce esquivo de buena manera a la camioneta varada, de ahí que es relevante tener en la cuenta que la víctima directa desarrollaba una actividad peligrosa sin la pericia suficiente, entendida esta como la carencia de habilidad, sabiduría y experiencia en una determinada materia, para su ejercicio, ya que de haberla tenido no habría colisionado y que dada las lesiones padecidas son indicativas que coexistió un exceso de velocidad, que le inhibió su capacidad de reacción, razón por la cual, en el presente asunto se configura la excepción denominada como Culpa Exclusiva de la Víctima.

Ahora, en el evento de desestimarse lo anterior, sería el caso de considerarse probada el medio exceptivo célebre como el Hecho Determinante de un Tercero, al tenerse por cierto de que el conductor de la camioneta identificada de placas BGV 000, señor ORLANDO ANTONIO GIRALDO SANCHEZ, ignoró sin justificación alguna lo reglado en el artículo 79 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.



Es aquí donde debemos tener en cuenta la **teoría de la causalidad adecuada**, la cual sostiene que no todas las condiciones que concurren a un resultado adquieren la categoría de causas que originen la responsabilidad. Hay que separar, escoger, aquellos fenómenos, circunstancias, hechos que realmente fueron determinantes e influyeron en el resultado.

Como consecuencia, no se podrá condenar a la autoridad administrativa que represento al pago de todos los perjuicios, por sustracción de materia, ya que como se demostrará no hubo participación de sus funcionarios y mucho menos responsabilidad administrativa por acción y omisión, solicitando por consiguiente no acceder a las pretensiones de la demanda.

5.- COMPENSACIÓN DE CULPAS (artículo 2357 del código civil).

Se aclara que esta excepción se propone para que sea analizada en caso tal que las excepciones anteriores luego de analizadas no prosperen. Según lo dispone el Código Civil en su artículo 2357, la apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente, tal como aconteció en el caso que nos ocupa

Con fundamento en lo expuesto, solicito en caso de una improbable condena a la entidad demandada, que el monto de la suma indemnizatoria sea rebajado ostensiblemente, en una justa proporción.

6.- FALTA DE JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Ahora bien, el artículo 168 de la Ley 1437 de 2011 regula de manera expresa la figura de la falta de jurisdicción o de competencia, estableciendo que, en caso de su configuración, mediante decisión motivada, el juez ordenará remitir el expediente al que considere competente.

En igual sentido el numeral segundo del artículo 101 del CGP establece la oportunidad y trámite de las excepciones previas, en donde se dispuso que, si prospera la excepción de falta de jurisdicción y de competencia, se ordenará remitir el expediente al juez que corresponda, conservando validez lo actuado, hasta ese momento.

En tratándose de los conceptos de jurisdicción y competencia, ha de indicarse que la primera ha sido entendida como el género cuando de administración de justicia se trata, en tanto la especie responde al





concepto de competencia, es decir, que la jurisdicción es la forma como el Estado ejerce la función de administrar justicia en todo el territorio nacional, mientras la competencia responde a la forma como se distribuyen funciones al interior de la jurisdicción.

Ahora bien, respecto las excepciones previas también conocidas como dilatorias deben ser resueltas en el trámite de la audiencia inicial y son aquellas destinadas a sanear el proceso, su cometido no es el de cuestionar el fondo del asunto, sino el de mejorar el trámite de la litis o terminarla cuando ello no es posible, evitando posibles nulidades y sentencias inhibitorias numeral 6 del artículo 180 de la Ley 1437 de 2011. (...) debe destacarse que el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo no reguló cuáles excepciones eran previas, por lo que de conformidad con el artículo 306 de la aludida codificación es necesario acudir al artículo 100 de la Ley 1564 de 2012 -Código General del Proceso-, en el que se determinó de manera taxativa cuales medios de oposición que constituirían este tipo de excepción, encontrando, entre otras, la falta de jurisdicción o de competencia, la existencia de compromiso o clausula compromisorio y la indebida acumulación de pretensiones.

De este modo, para determinar la competencia en el caso concreto, es que pese de cuestionarse el actuar u omisión de la Administración, simultáneamente se cuestiona la acción de un particular o de naturaleza privada y del que se trae a juicio y se deprecia su condena, sin que medie para ningún tipo de relación contractual de esta con el Estado y menos aún existe un medio de prueba idóneo que sirva para establecer la responsabilidad patrimonial de las entidades públicas aquí demandadas, por lo que el presente litigio puesto en conocimiento de la jurisdicción de lo contencioso administrativo, debe ser tramitado ante la jurisdicción ordinaria bajo la cuerda de un proceso de responsabilidad civil extracontractual a fin de que declare la responsabilidad y su consecuente indemnización.

7.-LA IMNOMINADA

El fundamento en todos los hechos exceptivos que demostrados en el proceso sean favorables a la parte que represento.

PRETENSIONES

De acuerdo con la narración de los anteriores hechos, comedidamente solicito al señor juez, que previo al trámite legal correspondiente al





proceso inicialmente referenciado, efectué las siguientes o similares declaraciones:

- a) Declarar probadas las excepciones propuestas.
- b) Desvincular al Instituto Nacional de Vías del presente asunto.
- c) Denegar las pretensiones de la demanda.
- d) Condenar en costa a la parte demandante.

PRUEBAS

1.- Memorando No DT-VAL 15112 de 13 de marzo de 2019, por medio del cual el Director Territorial Valle del Instituto Nacional de Vías, certifica que la carretera de marras al momento del accidente no se encontraba bajo la gobernabilidad del Instituto.

2.- Contrato de concesión No. 005 del 29 de enero de 1999.

se aporta en medio magnético

3.- Se decreta interrogatorio de parte del demandante señor JOSE HERNAN URRUTIA ZARATE, previa fijación de fecha y hora para que depongan sobre los hechos de la demanda, para lo cual formulare el interrogatorio que se absuelva en la audiencia o su defecto lo haré en sobre cerrado allegado antes de la audiencia de pruebas.

FACULTAD PARA CONTRAINTERROGAR

Solicito me sea autorizado contra interrogar a los testigos de la parte demandante en las audiencias respectivas, para la recepción de testimonios que sean decretados por su Despacho.

LLAMAMIENTO EN GARANTIA

Me permito informar, al Despacho, que presento llamamiento en garantía contra la compañía de seguros MAPFRE COLOMBIA, identificada con Nit: 891.700.037-9, en ocasión a que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS, suscribió con dicha compañía póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual No. 2201214004752, con vigencia para la época de los hechos, a saber, el 18 de febrero de 2017, cuyo objeto es "Amparar los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales que sufra el INSTITUTO NACIONAL DE VÍA con motivo de la responsabilidad civil extracontractual en que incurra o le sea imputable de acuerdo con la ley colombiana, por lesiones, menoscabo en la salud o muerte de personas





Instituto Nacional de Vías
República de Colombia



La movilidad es de todos

www.mtr.gov.co

y/o deterioro, destrucción o pérdida de bienes de terceros, y/o perjuicios económicos, incluyendo lucro cesante y daño moral como consecuencia directa de tales daños personales y/o daños materiales, causados durante el giro normal de sus actividades.

ANEXOS

1. Poder para actuar
2. Lo mencionado en el acápite de pruebas
3. Copia para el traslado y el archivo del juzgado
4. Llamamiento en garantía en escrito separado
5. CD con la contestación de la demanda.

PERSONERÍA

Solicito reconocer mi personería para actuar en este proceso, conforme al poder que se me ha otorgado y, que adjunto a este escrito.

NOTIFICACIONES

Tanto mi representada, como el suscrito recibiremos las notificaciones en la Avenida Vásquez Cobo No 23N-47 Piso 3, Estación Ferrocarril en Santiago de Cali. Y, en los siguientes correos electrónicos: njudiciales@invias.gov.co; fvalencia@invias.gov.co

Del señor Juez, con el merecido respeto.

Atentamente,

FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA

CC. 76.331.466

T.P. 173060 del C.S. de la J.



134

REPÚBLICA DE COLOMBIA



JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO
ORAL DEL CIRCUITO DE CALI

CONSTANCIA SECRETARIAL

RADICADO	76001 33 33 008 2019 – 00103- 00
DEMANDANTE	JOSE HERNAN URRUTIA y otros
DEMANDADO	NACION – MINDEFENSA - POLICIA NACIONAL
MEDIO DE CONTROL	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO L

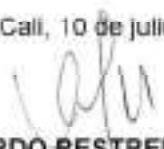
CONSTANCIA el día 31 de Enero de 2020 se NOTIFICÓ el auto admisorio de la demanda, la notificación fue realizada conforme al artículo 199 del CAPACA y transcurrieron los 25 días de que habla el artículo 199 del CPACA dentro del periodo comprendido entre los días 3 de Febrero hasta el día 6 de Marzo de 2020.

Transcurrirán los términos de traslado de treinta (30) DIAS de que habla el artículo 172 del CPACA, los días comprendidos en el periodo de 9 de marzo al 5 de agosto de 2020.

el Consejo Superior de la Judicatura, en consonancia con lo ordenado por el Gobierno Nacional, adoptó medidas para minimizar los riesgos de contagio de todo el personal vinculado a la Rama Judicial, ordenando mediante los Acuerdos PCSJA20-11517, PCSJA20-11518, PCSJA20-11519, PCSJA20-11521, PCSJA20-11526, PCSJA20-11527, PCSJA20-11528, PCSJA20-11529, PCSJA20-11532, PCSJA20-11546, PCSJA20-11549, PCSJA20-11556 y PCSJA20-11567 del 2020, la suspensión de términos judiciales rigió desde el 16 de marzo hasta el día 30 de junio del año en curso

El día 3 de Julio de 2020 la entidad demanda "INVIAS" contestó la demanda, encontrándose dentro del término legal y oportuno, presentando excepciones y llamado en garantía

Santiago de Cali, 10 de julio de 2020


OSCAR EDUARDO RESTREPO LOZANO
Secretario

RV: C600 RV: CONTESTACIÓN DEMANDA - 2019-00103-00 - INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS

Jose David Colmenares Rodriguez <jcolmenaresr@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Mar 07/07/2020 13:21

Para: Juzgado 08 Administrativo - Valle Del Cauca - Cali <adm08cali@cendoj.ramajudicial.gov.co>
CC: Oficina 02 Apoyo Juzgados Administrativos - Seccional Cali <of02admcali@cendoj.ramajudicial.gov.co>;
fvalencia@invias.gov.co <fvalencia@invias.gov.co>

Cordial saludo,

Anexo constancia de radicación de documento allegado de manera digital.

UniSoftware Ltda. - Registro de Actuaciones

Proceso: 76001 - 33 - 33 - 006 - 2019 - 00103 - 00 [Buscar Proceso]

> CALI (VALLE) > Juzgado Administrativo > Administrativo Ordinario

Información Principal: Suplen Secretarías Despacho Enslatización

Demandante: MARIA DEL PILAR MARIN CARDONA Cédula: 31483701

Demandado: NACION MINISTERIO DE DEFENSA POLICIA N. Cédula: 500000000175449

Aux: 0001 > Administrativo

Tipo de Proceso: 0001 > Ordinario Fecha: 12/04/2015 Hora: 00:00

Clase de Proceso: 0003 > ACCIÓN DE REPARACIÓN Ubicación: Secretarías

Subclase: 0000 > Sin Subclase de Proceso En: 0001 > Primera Instancia

Tipo de Recurso: 0000 > Sin Tipo de Proceso No Ver Proceso [X] Blanquear todo

Despacho: 08 JUZGADO 8 ADMINISTRATIVO ORAL DE CALI

Asunto a tratar: ANEVA 1 COPIA-1 CD-4 TRASLADOS

Actuación Desarrollo

Actuación a Registrar: 07/07/2020 Registrado en: Folio: [] Cuaderno: []

Correspondencia Of Apoyo

Fecha Actuación: 07/07/2020 (dd/mm/aaaa)

Término: ☒ San Término ☐ Término Legal ☐ Término Judicial Calendario: ☐ Ordinario ☐ Judicial

Digi: []

Inicial: [] (dd/mm/aaaa) Final: [] (dd/mm/aaaa)

Asociación:

C600 viernes, 3 de julio de 2020 12:24 p. m. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA Y LLAMAMIENTO EN GARANTIA SE ALLEGA POR ENLACE RECIBIDO POR MAIL -

Ubicación: 0347 > Correspondencia OF PM [Aceptar] [Cerrar]

JOSE DAVID COLMENARES RODRIGUEZ

Asistente Administrativo

Oficina de Apoyo Juzgados Administrativos de Cali

Dirección Ejecutiva Seccional de Administración Judicial Cali-Valle del Cauca



Ramo Judicial
Consejo Superior de la Judicatura
República de Colombia

Enviado el: domingo, 5 de julio de 2020 9:15 p. m.

Para: Jose David Colmenares Rodriguez <jcolmenaresr@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Asunto: C600 RV: CONTESTACIÓN DEMANDA - 2019-00103-00 - INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS

Importancia: Alta

De: Fernando Andres Valencia Mesa <fvalencia@invias.gov.co>

Enviado el: viernes, 3 de julio de 2020 12:24 p. m.

Para: Oficina 02 Apoyo Juzgados Administrativos - Seccional Cali <of02admcali@cendoj.ramajudicial.gov.co>;

Juzgado 08 Administrativo - Valle Del Cauca - Cali <adm08cali@cendoj.ramajudicial.gov.co>

CC: 'procjudadm58@procuraduria.gov.co' <procjudadm58@procuraduria.gov.co>;

rvelasquez@procuraduria.gov.co

Asunto: CONTESTACIÓN DEMANDA - 2019-00103-00 - INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS

Importancia: Alta

Señores

**JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO ORAL
DEL CIRCUITO JUDICIAL DE CALI**

E. S. D.

Radicación: **76-001-33-33-008-2019-00103-00**
Medio de control: **REPARACIÓN DIRECTA**
Demandante: **JOSÉ HERNÁN URRUTIA ZARATE y otros**
Demandado: **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS y otros**

De manera comedida y con el merecido respeto, me permito adjuntar el escrito de contestación de la demanda del asunto de la referencia, con sus respectivos anexos -que al interior de ellos se relacionan-. De igual manera, escrito separado, mediante el cual se hace el llamado en garantía de la compañía de seguros MAPFRE COLOMBIA S.A.

Información que podrá ser consultada en el siguiente enlace, como quiera que por su tamaño no permite compartirlo.

https://invias-my.sharepoint.com/:u:/g/personal/fvalencia_invias_gov_co/EWWK99IzD_JAu-nlKhNlhDQ0B1GTm1d5f1R6xbvsVRFogpw?e=bdte6

Lo anterior, de conformidad con lo preceptuado en el Decreto 806 de 2020, en el Acuerdo PCSJA - 11581 del 27 de junio de 2020 y demás normas concordantes, dentro del término de ley, en consecuencia, entiéndanse radicados tales legajos en representación de los intereses del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS, en ejercicio a su derecho a la defensa técnica que le asiste y bajo mi calidad de apoderado judicial de aquella autoridad administrativa.

De antemano agradezco el acuso de recibo y/o la confirmación la recepción de dichos documentos.

Sin otro particular.

Cordialmente,

136.

FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA

Profesional Especializado - Área Jurídica

Instituto Nacional de Vías - INVIAS - Territorial Valle

Teléfonos: (2) 6602355 - 6202353

Extensión 111

Correo electrónico: fvalencia@invias.gov.coLa movilidad
es de todos

Ministerio de Transportes

El contenido de este mensaje y sus anexos son propiedad del Instituto Nacional de Vías, es únicamente para el uso del destinatario ya que puede contener información pública reservada o información pública clasificada (privada o semiprivada), las cuales no son de carácter público. Si usted no es el destinatario, se informa que cualquier uso, difusión, distribución o copiado de esta comunicación está prohibido. Cualquier revisión, retransmisión, disseminación o uso del mismo, así como cualquier acción que se tome respecto a la información contenida, por personas o entidades diferentes al propósito original de la misma, es ilegal. Si usted es el destinatario, le solicitamos dar un manejo adecuado a la información. Cualquier mensaje electrónico es susceptible de alteración y su integridad no se puede asegurar; por lo tanto, Invias no asume ninguna responsabilidad en el evento de falsificación o alteración de este mensaje; de presentarse cualquier suceso anómalo, por favor informarlo al correo soporte@invias.gov.co

CD