

**76-147-33-33-001-2022-00430-00 - CONTESTACIÓN DEMANDA - INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVÍAS - LLAMADO EN GARANTÍA**

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

Mié 10/04/2024 17:12

Para: Juzgado 05 Administrativo Oral - Valle del Cauca - Cartago <j05admcartago@cendoj.ramajudicial.gov.co>  
CC: tatianagrodriguez.abogada@gmail.com <tatianagrodriguez.abogada@gmail.com>; njudiciales <njudiciales@valledelcauca.gov.co>; Felipe Andres Bastidas Paredes <buzonjudicial@ani.gov.co>; notificacjudicial@bancolombia.com.co <notificacjudicial@bancolombia.com.co>; Oswaldo Guasaquillo Mosquera <notificaciones@riopaila-castilla.com>; administración.corp@agroriocas.com <administración.corp@agroriocas.com>; notificacionesjudiciales@suramericana.com.co <notificacionesjudiciales@suramericana.com.co>; njudiciales@mapfre.com.co <njudiciales@mapfre.com.co>

No suele recibir correos electrónicos de fvalencia@invias.gov.co. [Por qué esto es importante](#)

Señores

**JUZGADO QUINTO ADMINISTRATIVO ORAL  
DEL CIRCUITO JUDICIAL DE CARTAGO**

E. S. D.

Radicación:	<b>76-147-33-33-001-2022-00430-00</b>
Medio de control:	<b>REPARACIÓN DIRECTA</b>
Demandante:	<b>ARELIX OSPINA RUIZ y otros</b>
Demandado:	<b>INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS y otros</b>

Atendo saludo

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. Asimismo, escrito de llamado en garantía a la sociedad MAPFRE.

Lo anterior, de conformidad con lo previsto en el artículo 162 del CPACA, modificado y adicionado por el artículo 35 de la Ley 2080 de 2021 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.

**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](mailto:fvalencia@invias.gov.co) <http://www.invias.gov.co>

MINISTERIO DE TRANSPORTE



---

**Exención de responsabilidad:** El contenido y anexos de este mensaje son propiedad del INVÍAS únicamente para uso del destinatario ya que puede contener información reservada o clasificada que no es de carácter público. Si usted no es el destinatario se informa que cualquier uso, difusión, distribución o copiado de esta comunicación está prohibido. La 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; de presentarse alguna anomalía favor informarlo a [atencionciudadano@invias.gov.co](mailto:atencionciudadano@invias.gov.co)

Señores

**JUZGADO QUINTO ADMINISTRATIVO ORAL  
DEL CIRCUITO JUDICIAL DE CARTAGO**

E. S. D.

Radicación: **76-147-33-33-001-2022-00430-00**  
Medio de control: **REPARACIÓN DIRECTA**  
Demandante: **ARELIX OSPINA RUIZ y otros**  
Demandado: **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS y otros**

**FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA**, identificado con la cédula de ciudadanía número 76.331.466 y portador de la tarjeta profesional número 173.060 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi condición de apoderado judicial del **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS**, de conformidad con el poder conferido, cuya personería respetuosamente solicito sea reconocida. Y, 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 alegada responsabilidad del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS no podrá ser fallada bajo el régimen de RESPONSABILIDAD PRESUNTA; por el contrario, deberá tenerse en cuenta el de FALLA PROBADA, como quiera que el señor HENRY DAVID OROZCO OSPINA (q.e.p.d.) al momento de ocurrir el accidente de tránsito participaba de una ACTIVIDAD PELIGROSA que imponía bajo su calidad de conductor la diligencia, pericia y cuidado, buen mantenimiento del vehículo en que se movilizaba, cumplimiento de las normas de tránsito, conforme lo dispone el artículo 55 del Código Nacional de Tránsito Terrestre de Tránsito.

Es evidente que la parte actora se limita a expresar aseveraciones sobre condiciones de una vía de segundo orden rotulada técnicamente como ruta **25VL05** – Zarzal – Roldanillo – Vía de Segundo Orden, tal como se desprende de la lectura de la Resolución No. 005951 de 2015, la cual está a cargo del DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA, atribuyendo la existencia de un hueco, la falta de señalización y mantenimiento, como elementos generadores del presunto perjuicio sin que medie un fundamento siquiera razonable tendiente a demostrar o probar a través de medios de pruebas pertinentes, útiles y conducentes, que la causa alegada sea la causa eficiente del daño sufrido atribuible al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS. De cualquier modo, la entidad desconoce las reales circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el lamentable accidente, lo que da cuenta conforme a la prueba indiciaria que todo ocurrió por culpa exclusiva de la víctima y/o hecho de un tercero.

Además, sobre el particular, se advierte del recuento fáctico y de los medios de prueba que acompañan la demanda, no se encuentra probado la efectiva estructuración del nexo causal entre la falla del servicio que pregona la parte actora, en tanto, como elemento de la responsabilidad no basta con que se demuestre un defecto en la vía, sino que aquel sea

determinante en la producción del daño, circunstancia que en presente asunto no aparece debidamente probado, es decir, no se encontró acreditado que el accidente de tránsito en el que lamentablemente perdió la vida el señor HENRY DAVID OROZCO OSPINA, haya sido producto de una falla en el servicio por la ausencia de señalización y mal estado de la vía, por el contrario, de la prueba documental que acompaña el escrito introductorio permite inferir que el accidente de tránsito ocurrió por **CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA**, ante la falta de pericia, cuidado y exceso de confianza, aspecto que desarrollaremos más adelante.

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** hace parte de la red vial nacional o terciaria a cargo del INVIAS, si en cuenta se tiene, que, ese corredor vial está bajo la gobernabilidad del **DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA**, tal como se desprende de la lectura de la Resolución No. 005951 de 2015 "*Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondientes al Departamento del Valle del Cauca*" -que se adjunta-, por tal razón, se puede advertir que para la fecha del alegado accidente mi prohijsada **no** tenía e incluso para la fecha ninguna obligación tendiente a la conservación, mantenimiento y señalización del corredor vial referido en la demanda.

Por ello, no hay lugar de manera alguna de instituir responsabilidad en lo que al INVIAS se refiere, tanto más, que no existe evidencia en el que conste que el citado ente territorial haya realizado entrega de esta vía al instituto

Merced a lo anterior, no existe fundamento legal y jurisprudencial alguno que permita enrostrar la responsabilidad administrativa de mi prohijsada, todo lo cual, expondremos detalladamente más adelante.

## RESPECTO DE LOS HECHOS

**AL HECHO PRIMERO:** No me consta, por lo que me atengo a lo que resulte probado al interior del proceso.

**AL HECHO SEGUNDO, TERCERO, CUARTO y SEXTO:** Es cierto, así desprende de la prueba documental arrimada con la demanda.

**AL HECHO QUINTO, SÉPTIMO, OCTAVO, NOVENO, DÉCIMO, ONCE, DOCE, TRECE y CATORCE:** No me consta, por lo que me atengo a lo que resulte probado al interior del proceso.

**AL HECHO QUINCE:** Es cierto, así desprende de la prueba documental a que hace referencia.

**AL HECHO DIECISÉIS:** No es cierto, esto es, en lo que respecta al INVIAS, si en cuenta se tiene, que, ese corredor vial está bajo la gobernabilidad del **DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA**, tal como se desprende de la lectura de la Resolución No. 005951 de 2015 "*Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema*

Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondientes al Departamento del Valle del Cauca” -que se adjunta-, por tal razón, se puede advertir que para la fecha del alegado accidente mi prohiada no tenía e incluso para la fecha ninguna obligación tendiente a la conservación, mantenimiento y señalización del corredor vial referido

**AL HECHO DIECISIETE AL TREINTA:** Son parcialmente cierto, esto es, en cuanto al siniestro, las personas participes, quienes desarrollaban una actividad peligrosa, así como vehículos involucrados y la identificación del lugar de ocurrencia del accidente vial, no así respecto a las causas planteadas por la parte actora, por lo que están sujetas a que resulten debidamente probadas en el curso del proceso.

**AL HECHO TREINTA Y UNO A TREINTA Y TRES:** Propiamente no corresponde a un hecho, sino a una actuación extrajudicial.

### 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."*

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



patrimonial. Como su nombre lo indica **nexo de causalidad** es la 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 la razón 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**, a lo largo del escrito de la demanda, en especial que:

*"(...) 20 de diciembre de 2019 siendo las 7 horas; cuando el Sr. HENRY DAVID OROZCO OSPINA quien se identificaba en vida con cedula de ciudadanía 1.116.442.845 se desplazaba en la motocicleta de placas YBY30A, sobre el Puente "Guayabal" Km 5 vía Roldanillo Zarzal, por el carril izquierdo, cuando el vehículo de placas TJV467 de servicio Público, tipo tren cañero invadió sin precaución alguna el carril por el cual transitaba, provocando su inminente caída a un hueco en la vía PÚBLICA ya identificada, impactando sobre el pavimento, y ocasionando que colisionará con las llantas del vehículo de placas TJV467 de servicio público el cual se encontraba invadiendo su carril, conducido por el Sr. Carlos Alberto Muñoz Gonzales identificado con cedula de ciudadanía número 94.231.370, de propiedad de LEASING BANCOLOMBIA S.A. [...] La gravísima falla del servicio por parte de los entes públicos demandados, al omitir su deber legal de mantenimiento y cuidado de la vía Puente GUAYABAL, aun conociendo ampliamente su mal estado, con grandes huecos en la vía, y haciendo caso omiso a Sentencia Judicial de Acción Popular, **CAUSÓ** que el 20 de diciembre de 2019 siendo las 7 horas el Sr. HENRY DAVID OROZCO OSPINA quien se identificaba en vida con cedula de ciudadanía 1.116.442.845 cuando se desplazaba en la motocicleta de placas YBY30A, sobre el Puente "Guayabal" Km 5 vía Roldanillo-Zarzal, por el carril izquierdo, **cayera en un grande hueco sobre el puente GUAYABAL** provocando su caída al pavimento, y lamentablemente la posterior colisión con las llantas traseras del tracto camión el vehículo de placas TJV467 de servicio Público, tipo tren cañero, que se encontraba invadiendo su carril, produciéndole la muerte...".*

Antes de abordar el análisis del caso, es necesario subrayar que, en el juzgamiento de daños inferidos por el mal funcionamiento del servicio, exige de ciertas puntualizaciones, pues no es verdad, como muchos consideran, 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, por cuanto es necesario que se acompañe de medios de prueba con la suficiencia de acreditar el nexo causal entre este y la acción u omisión en que pudo haber incurrido la administración en su deber de mantenimiento de la malla vial. En este contexto lo ha dejado sentado el Consejo de Estado<sup>1</sup>, es decir, le

<sup>1</sup> Consejo De Estado, Sentencia del 08 de febrero 2017. Radicación: 08001233100019980066301 (38432)





En el informe ejecutivo elaborado por el agente de tránsito como primer respondiente, consignó:

DÍA DE HOY 20 DE DICIEMBRE -2019 SIENDO APROXIMADAMENTE LAS 07:40 HORAS REPORTA LA CENTRAL DE RADIO DE LA POLICIA NACIONAL DE ROLDANILLO VALLE, SOBRE LA OCURRENCIA DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN LA VÍA QUE CONDUCE DE ROLDANILLO A ZARZAL A LA ALTURA DEL PUENTE DE GUAYABAL A LA ALTURA DEL KILOMETRO 05 SENTIDO ORIENTE, Y COMO GRAVEDAD 01 PERSONA ALEECIDA, DE INMEDIATO SE PROSEDE A CORDONAR EL LUGAR LA PATRULLA DE TURNO DE LA UNIDAD DE CONTROL Y SEGURIDAD DE LA SECCIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DEL VALLE DEL CAUCA CONFORMADA POR EL POR EL AGENTE DE TRÁNSITO Y POLICIA JUDICIALES, LLEGANDO AL LUGAR DE LOS HECHOS VÍA ROLDANILLO ZARZAL A LA ALTURA DEL KILOMETRO 05 PUNTO DE REFERENCIA DEL ACCIDENTE PUENTE DE GUAYABAL SENTIDO ORIENTE, MUNICIPIO DE ROLDANILLO EL CUAL OBSERVAN UN ACCIDENTE DE TRANSITO TIPO CHOQUE DONDE SE VE INVOLUCRADO 01 VEHÍCULO TIPO TREN CAÑERO DEL DE LA EMPRESA SERVÍ AGRÍCOLA, Y 01 VEHÍCULO MOTOCICLETA, ADEMÁS DE OBSERVARSE 01 CUERPO SIN VIDA DE SEXO MASCULINO QUIEN ERA EL MOTOCICLISTA DE LA QM100 DE COLOR NEGRO INFORMACION QUE SE OBTIENE EN EL LUGAR DEL ACCIDENTE POR FAMILIARES, POR LO QUE SE PUEDE APRECIAR LA VICTIMA SE TRANSPORTABA EN SENTIDO ZARZAL ROLDANILLO ADELANTA EL TREN CAÑERO POR LA PARTE ANTERIOR IZQUIERDA EN EL TRAMO DEL PUENTE EL CUAL CAE EN UN HUECO QUE SE ENCUENTRA EN SENTIDO ROLDANILLO ZARZAL Y CAE Y ES ARRASTRADO POR UNO DE LOS EJES DE LOS VAGONES DEL TREN CAÑERO PRODUCIENDOLE LA MUERTE INMEDIATAMENTE EN EL LUGAR, HACIENDO PRESENCIA EN EL LUGAR DE LOS HECHOS SIENDO LAS 07:45 HORAS DEL DÍA 20 DE DICIEMBRE DEL 2019, UNA VEZ SE ANALIZA EL LUGAR DE LOS HECHOS SE DA INICIO A LOS ACTOS URGENTES PROCEDIENDO A AMPLIAR EL ACORDONAMIENTO DE SEGURIDAD Y RETIRANDO LAS PERSONAS CURIOSAS QUE SE ENCUENTRAN EN EL LUGAR, SE PUEDE DESCRIBIR EL LUGAR COMO UNA VÍA DOBLE CALZADA, CON DOS CARRILES DE CIRCULACIÓN DE DOBLE SENTIDO VEHICULAR, CON SUPERFICIE DE RODADURA EMPEDRADO, ESTADO CON HUECOS, ESTADO DEL CLIMA SECO, TRAMO DE RECTA, ZONA RURAL, ILUMINACIÓN ARTIFICIAL BUENA, SE INGRESA AL SITIO UTILIZANDO MÉTODO DE BUSQUEDA POR FRANJAS IDENTIFICANDO LAS EVIDENCIAS EXISTENTES, SE REALIZA FIJACIÓN FOTOGRÁFICA Y DOCUMENTADO EN ÁLBUM FOTOGRÁFICO POR PARTE DE ANDRES ROMERO FORONDA Y ALEJANDRO ARBELAEZ, LA FIJACIÓN TOPOGRÁFICA REALIZADA POR PARTE DE LOS AGENTES DE TRÁNSITO Y POLICIA JUDICIAL EN FORMATO POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO, SE REALIZA INSPECCIÓN TÉCNICA A CADÁVER, EN EL PROCESAMIENTO DE LA ESCENA SE HALLARON LAS SIGUIENTES EVIDENCIAS EN SU RESPECTIVO ORDEN ASÍ: EMP-EF NO. 01 PUNTO IMPACTO NO.2 CUERPO SIN VIDA, NO.3 MOTOCICLETA QM-100 DE COLOR NEGRO, NO.4 TRAILER DEL TRENCAÑERO, LOS VEHICULOS Y EL CUERPO SIN VIDA SE EN CONTRABAN LA VIA SENTIDO ZARZAL ROLDANILLO SOBRE EL PUENTE DE GUAYABAL.

EL SEÑOR CON EL NOMBRE DE OROZCO OSPINA HENRY DAVID CON NUMERO DE CEDULA DE CIUDADANIA 1.116.442.845 DE ZARZAL VALLE SE MOVILIZABA EN LA MOTOCICLETA DE PLACAS IBY-30° DE LA MARCA QUINQOI, DE LA LINEA QM-100, DE COLOR NEGRO, DE SERVICIO PARTICULAR, MODELO 2007, CON NUMERO, Y NUMERO DE MOTOR 1E50FMG39804517, EL CONDUCTOR DEL TREN CAÑERO RESPONDE AL NOMBRE DE CARLOS ALBERTO MUÑOZ GONZALEZ CON NUMERO DE CEDULA DE CIUDADANIA 94231370 DE ZARZAL VALLE EL CUAL SE MOVILIZABA EN EL TREN CAÑERO DE PLACAS TJV467 DE LA MARCA INTERNA TIONAL, DE LA LINEA 9400, DE COLOR BLANCO, MODELO 2013, CON NUMERO DE MOTOR 79574996, Y NUMERO DE

CHASIS 3HSCNAPT1DN196118, EMP-EF NO.02 CUERPO SIN VIDA QUE SE ENCONTRABA AL LADO IZQUIERDO DEL TREN CAÑERO EN EL ANTE PENÚLTIMO VAGON PISADO CON LA LLANTA EN LA PARTE DE LA ESPALDA ENTRE LA CAJA TORÁCICA CON SENTIDO ZARZAL ROLDANILLO MASCULINO EN POSICIÓN LATERAL IZQUIERDO, APOLLADO SOBRE EL HOMBRO DERECHO, CABEZA EN POSICIÓN LATERAL BRAZO DERECHO FLEXIONADO A LA ALTURA DEL PECHO, PIERNA DERECHA SE MI FLEXIONADA, Y PIERNA IZQUIERDA SE MI FLEXIONADA Y PIES EN POSICIÓN LATERAL DERECHA CON PRENDAS DE VESTIR BUZO MANGA CORTA COLOR NEGRO CON EMBLEMA AL FRENTE DEL BUZO A LA ALTURA DEL PECHO EN EL BOLCILLO CON LETRAS A.R PANTALÓN DE JEAN AZUL, BOTAS NEGRAS, MEDIAS DE COLOR NEGRAS, BÓXER GRIS ARRAYAS, TATUAJE EN EL PECHO CON LA PLABRA FAMILIA, TATUAJE EN EL HOMBRO DERECHO CON SÍMBOLO AZTECA, TATUAJE EN EL BRAZO IZQUIERDO, COMO LESIONES PRESENTA UN GOLPE EN LA PARTE FLONTAL DEL CRÁNEO, CON DEFORMIDAD EN LA CABEZA AL PARECER FRACTURA FRONTAL, FRACTURA DEL TABIQUE, FRACTURA POMULOS, FACTURA DE MAXILAR SUPERIOR Y HE INFERIOR Y DESPRENDIMIENTO DE MAXILAR INFERIOR ALPARECER A LA ALTURA DE LOS POMULOS Y FRACTURA EXPUESTA EN EL BRAZO DERECHO EN EL CUBITO CERCA AL HUMERO RASPONES MULTIPLES EN LA PARTE DEL DEL PECHO DESDE LA CABEZA HASTA LA ZONA LUMBAR Y LACERACIONES EN EL BRAZO IZQUIERDO EXPUESTAS EN LA ZONA CARPO Y METACARPO

SE CONTINUA CON DEMÁS ACTOS URGENTES PARA SER DEJADOS AL FISCAL URI DE TURNO DEL MUNICIPIO DE ROLDANILLO – VALLE.

Del examen en conjunto de la prueba documental allegada con la demanda, particularmente de la traída en cita, resulta valedero subrayar que no se logra establecer el nexo causal pretendido en contra del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, tal como se anunció desde precedencia, ya que de una parte, se resalta que mi representada de ningún modo ha tenido injerencia directa o indirecta en la administración, conservación y mantenimiento de ese tramo de vía que incluso el extremo



reconoce que es una carretera a cargo del DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA la cual corroboró con la sentencia de la acción popular que cursó ante el Tribunal Administrativo del Valle del Cauca bajo partida No. 76-001-23-33-010-2014-01400-00 y del otro, porque por sí sola no se llega a la certeza que la causa eficiente alegada en el escrito introductorio haya sido realmente el motivo que causó el lamentable accidente de tránsito ocurrido el 20 de diciembre de 2019, ya que únicamente permite constatar la ocurrencia del siniestro y por ende el daño, el estado irregular de la vía, pero, en el asunto que nos concita la atención, no es suficiente para acreditar el nexo causal de la tesis planteada en la demanda, en tanto, como elemento de la responsabilidad no basta con que se demuestre un defecto en la vía, sino que aquel sea determinante en la producción del daño, circunstancia que en presente asunto no aparece debidamente probado, en otras palabras, no se encontró acreditado que el accidente de tránsito en el que penosamente perdió la vida el señor HENRY DAVID OROZCO OSPINA, haya sido producto de una falla en el servicio por falta de mantenimiento del corredor vial por la supuesta existencia de un hueco.

Por el contrario, del análisis del I.P.A.T se advierte que la responsabilidad es atribuible a la misma víctima directa, ya que en él se anotó que: *"VEHICULO No 2 "139" CUANDO EL CONDUCTOR NO TIENE PRACTICA, EXPERIENCIA NI HABILIDAD EN LA CONDUCCION PARA MANIOBRAR ANTE UNA SITUACIÓN DE PELIGRO"*. Asimismo, se constató que al momento del siniestro no contaba con licencia de conducción, SOAT y Revisión Tecno Mecánica, aspecto del que la parte actora no se refirió de modo alguno, aspecto no menor, ya que resulta bastante relevante para el proceso de marras, máxime cuando estamos de cara de una actividad considerada peligrosa, circunstancia que sí resulta determinante en la causación del daño, lo que tiene la potencialidad de ser causa eficiente del accidente de tránsito y corresponde a la hipótesis causal que fuera consignada por el agente de tránsito, todo lo cual, da cuenta que este no contaba con la pericia suficiente, entendida esta como la carencia de habilidad, sabiduría y experiencia en una determinada materia, para su ejercicio; es decir, para el momento del hecho dañoso **no** estaba en capacidad de operar ningún tipo de automotor, aspecto de relieve que la parte actora pretende minimizar sin que medie justificación alguna y más en tratándose para su ejercicio se requiere una autorización expresa por la autoridad competente, sumado a que la motocicleta involucrada para la citada fecha tenía doce (12) años de uso visto que su modelo se registró de 2007, la cual por razones obvias no contaba con las condiciones técnicas para su usanza. Por ello, se insiste, que tan es así que, en el IPAT, no se registró su coexistencia y lo propio ocurrió en lo tocante con el Seguro Obligatorio -SOAT-, pues no contaba con este, así como en lo que se refiere a los elementos de seguridad, esto es, el casco reglamentario, todo lo cual, no puede llegarse a conclusión distinta a la de que el ciudadano OROZCO OSPINA (q.e.p.d.) incumplía abiertamente el estatuto de tránsito, conducta omisiva que lo expuso en peligro su integridad, sino también desafiando la propia lógica, al intentar sobrepasar a un tren cañero por la parte anterior izquierda que por su preponderante tamaño en longitud y altura genera puntos ciegos para su conductor, lo que conlleva que cualquier conductor tome una postura prudente tendientes a minimizar su propio riesgo, como el de los demás

usuarios viales, en especial lo de los peatones lo que revela que no fue la condición de la carretera el condicionante del volcamiento o pérdida del equilibrio.

Es palmar entonces, de la valoración de todas estas circunstancias que el accidente de tránsito ocurrió por razones atribuibles a la condición humana, así como de las condiciones deficientes del vehículo que se predican de una motocicleta de 12 años de uso y en lo absoluto aparece algún medio de prueba que dé cuenta la tesis planteada por la parte actora que su volcamiento ocurrió con ocasión de un hueco que llevó a la pérdida del equilibrio, de ahí que no aparece probado el nexo de causalidad alegado.

En ese sentido, se logra deducir sin esfuerzo, que contrariamente a lo planteado por la parte actora, el lamentable accidente ocurrió por culpa exclusiva de la víctima directa por desatender abiertamente las normas de tránsito, como se ha venido insistiendo, no tenía licencia de conducción, sin portar el casco reglamentario, además de su intención rebasar un tracto camión articulado en espacio reducido desafiando el sentido común.

Ahora, no está de más decir que bastante oportuna resulta las definiciones que sobre la culpa se han dado por los autores, indudablemente ha sido la de los hermanos MAZEAUD la de mayor aceptación y la que recogió, en parte, nuestra legislación civil. Para ellos la culpa consistiría en *“un error de conducta en que no habría incurrido una persona prudente y diligente colocada en las mismas circunstancias externas en que obró el autor del daño”*.

La responsabilidad civil extracontractual proviene de la comisión de un delito o cuasidelito civil, es decir, de un hecho ilícito, intencional o no, que ha inferido injuria o daño a la persona o propiedad de otro, esta clase de responsabilidad presupone la ausencia de obligación, o sea, se produce entre personas jurídicamente extrañas y es por ello por lo que el hecho ilícito es el que crea la obligación de reparar el daño.

Pero el único sistema de responsabilidad no es el subjetivo, baso en la culpa, sino que también encontramos una forma de responsabilidad objetiva, en lo que toca a las demandas derivadas del ejercicio de la conducción de vehículos automotores, ha entendido la jurisprudencia que el factor de imputación de responsabilidad se deriva de la potencialidad de peligro que entraña la conducción de automotores y, que de llegar a concretarse ese riesgo, conlleva para quien la ejerce la obligación de indemnizar por los daños que se llegaren a causar.

En tales supuestos, el juzgador con sujeción a la libre convicción y la sana crítica debe valorar los elementos probatorios para determinar cuál de las actividades peligrosas concurrentes es la causa del daño y la incidencia de la conducta de la víctima en la secuencia causal, asignando, en todo o en parte, a uno o a ambos sujetos la responsabilidad según su participación, a cuyo efecto, imputado a la actividad de una sola parte, ésta es responsable por completo de su reparación y si lo fuere a ambas, cada una lo será en la medida de su contribución.

En otros términos, cuando la actividad peligrosa del agente es causa exclusiva del daño, éste será responsable en su integridad; contrario sensu, siéndolo la ejercida por la víctima, ninguna responsabilidad tendrá; y, si aconteciere por ambas actividades, la del agente y la de la víctima, como concausa, según su participación o contribución en la secuencia causal del daño, se establecerá el grado de responsabilidad que le asiste y habrá lugar a la dosificación o reducción del quantum indemnizatorio.

En suma, se itera que en lo relativo al elemento de la culpa, en el caso bajo análisis, debe tenerse presente que la conducción de vehículos automotores es considerada como actividad peligrosa, por lo tanto, en este caso, debe aplicarse la presunción de culpa, máxime que el presente asunto está acreditado que el motociclista al momento de su deceso no se encontraba habilitado por la autoridad competente para conducir, como tampoco cumplía con el SOAT, la Revisión Técnico Mecánica y Gases y menos aún con los elementos de seguridad como el casco, proceder flagrante en el incumplimiento del estatuto de tránsito terrestre nacional, lo que expuso no solo su integridad, sino a los usuarios de la vía.

En efecto, debemos detenernos en el comportamiento del señor OROZCO OSPINA (q.e.p.d.), ya que de la prueba documental que corre en la foliatura es bastante dicente, ya que aflora que actuó faltando al deber de objetivo de cuidado y obró de manera negligente, por cuanto NO contaba con licencia de conducción otorgada por la autoridad competente, revelando que no contaba con la pericia suficiente, entendida esta como la carencia de habilidad, sabiduría y experiencia en una determinada materia, para su ejercicio; en otras palabras, para el momento del hecho dañoso **no** estaba en capacidad de operar ningún tipo de vehículo automotor, conducta refule claro en su conducta inapropiada

Para abundar en razones, nótese que, del análisis de la prueba documental, particularmente de la existencia de la acción popular y los informe periodísticos la situación irregular del puente era de conocimiento público, lo que supone que correspondía un hecho notorio para el motociclista, así como la envergadura del tracto camión exigía luego de tomar una actitud sensata, esto es, el de no adelantar ese vehículo, así como el de reducir la velocidad a 30 k/h, aspecto que claramente desentendió, si en cuenta se tiene las graves lesiones que sufrió el conductor que llevaron a su fatal deceso, lo que es indicativo que hubo exceso de confianza, que produjo el choque con el tren cañero.

Es palmar entonces, de la valoración de todas estas circunstancias que el accidente de tránsito ocurrió por razones atribuibles a la condición humana, tan así que ni siquiera contaba con licencia de conducción como tampoco lleva consigo elementos de seguridad tan elementales como el casco, a la par de no contar con el SOAT y la Revisión Técnico-Mecánica, lo que expone a una persona imprudente. Es por ello, que no pude atribuirse responsabilidad administrativa a la administración bajo los hechos y conductas de la víctima directa; razón por la cual, en el presente asunto se configura la excepción denominada como **Culpa**



**Exclusiva de la Víctima y/o hecho de un tercero**, pues se itera que el motociclista transitaba a una velocidad superior y pasando por alto lo preceptuado en el artículo 73 ibidem, además en conjunto con el exceso de confianza y de velocidad que rompen el nexo causal entre la falla atribuida y el perjuicio ocasionado al demandante. Situación de la que se desprende la impajaritable negación de las pretensiones en contra de la Administración.

Situación de la que se desprende la impajaritable negación de las pretensiones en contra de la Administración.

Así mismo lo refirió el Consejo de Estado<sup>2</sup>:

*"En gracia de discusión, en este caso particular, la falta de señalización del sitio en el que se produjo el accidente, por sí sola, no permite deducir responsabilidad de las entidades demandadas, como quiera que no se tiene conocimiento sobre la forma cómo ocurrió el accidente, mucho menos sobre la conducta que habrían adoptado las personas implicadas en él.*

*De todo lo afirmado por los actores, lo único cierto son las lesiones del señor José Arialdo Naranjo como consecuencia de un accidente de tránsito en la carretera que comunica a la ciudad de Yopal con la de Aguazul, en el Departamento del Casanare; sin embargo, del exiguo material probatorio recaudado en el plenario, no es posible inferir que las lesiones del citado señor obedecieran a una falla del servicio imputable a las demandadas, pues, como se dijo atrás, ni siquiera hay forma de saber cómo ocurrió el accidente.*

*Puede concluirse, entonces, que en el sub judice las escasísimas pruebas obrantes en el plenario resultan insuficientes para demostrar la responsabilidad de las entidades demandadas. Se requería, además, acreditar cuál fue la conducta omisiva en la que habrían incurrido las entidades demandadas, y si ésta fue la causante del accidente que involucró un vehículo particular y una motocicleta, pero además era necesario acreditar las circunstancias de tiempo, modo y lugar del accidente. Nada de eso se encuentra probado en el proceso, razón por la cual no podrán prosperar las pretensiones de la demanda..."*

Probar los hechos es una carga que no puede suplir el operador jurídico, debido que es la parte actora la interesada en demostrar los hechos que le resulten favorables a sus pretensiones, en tanto que le corresponde convencer al juez que el accidente de tránsito que sufrió se dio por la existencia de un hueco del que no aparece debidamente individualizado, ya que se desconoce su área, profundidad; lo contrario equivaldría a trasladar la carga de la prueba al fallador, quien si bien tiene el deber de interpretar la demanda y de decretar pruebas de oficio, no puede remediar la inactividad de la parte accionante, ni actuar como si fuera tal, como lo ha indicado la jurisprudencia contencioso administrativa con sustento en el artículo 167 del Código General del Proceso, que prevé: *"Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen"*.

Además, sobre el particular, resulta conveniente traer a cita el artículo 94 del Código Nacional del Tránsito Terrestre que regula lo siguiente:

**"(...) NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS.** Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a

<sup>2</sup> Consejo de Estado-Sección Tercera, M.P. Myriam Guerrero de Escobar, Sentencia del 22 de abril de 2009, radicado: 85001-23-31-000-1995-00099-01 (16192), actor: José Arialdo Naranjo y otros.

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).

Ahora, no está por demás, advertir que, en el Informe Policial de Accidente de Tránsito, no se relacionó ningún testigo directo del accidente registrado, como tampoco ningún vestigio o existencia de los elementos de protección como sería los cascos reglamentarios, de los que, a la luz de la sana crítica, dada las lesiones sufridas, el motociclista no los llevan consigo al momento del ventilado siniestro.

Vale la pena traer a colación el artículo 148 de la Ley 769 de 2002, que preceptúa:

#### **CAPITULO VII.**

##### **ACTUALIZACIÓN EN CASO DE INFRACCIONES PENALES.**



**ARTÍCULO 148. FUNCIONES DE POLICÍA JUDICIAL.** En caso de hechos que puedan constituir infracción penal, las autoridades de tránsito tendrán las atribuciones y deberes de la policía judicial, con arreglo al Código de Procedimiento Penal.

**ARTÍCULO 149. DESCRIPCIÓN.** En los casos a que se refiere el artículo anterior, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán firmarlas y en su defecto, la firmará un testigo.

*El informe contendrá por lo menos:*

*Lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho.*

*Clase de vehículo, número de la placa y demás características.*

*Nombre del conductor o conductores, documentos de identidad, número de la licencia o licencias de conducción, lugar y fecha de su expedición y número de la póliza de seguro y compañía aseguradora, dirección o residencia de los involucrados.*

*Nombre del propietario o tenedor del vehículo o de los propietarios o tenedores de los vehículos.*

*Nombre, documentos de identidad y dirección de los testigos.*

*Estado de seguridad, en general, del vehículo o de los vehículos, de los frenos,*

de la dirección, de las luces, bocinas y llantas.

Estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, la cual constará en el croquis levantado.

Descripción de los daños y lesiones.

Relación de los medios de prueba aportados por las partes.

Descripción de las compañías de seguros y números de las pólizas de los seguros obligatorios exigidos por este código.

En todo caso en que produzca lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, la autoridad de tránsito deberá enviar a los conductores implicados a la práctica de la prueba de embriaguez, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no dé cumplimiento a esta norma.

El informe o el croquis, o los dos, serán entregados inmediatamente a los interesados y a la autoridad instructora competente en materia penal.

El funcionario de tránsito que no entregue copia de estos documentos a los interesados o a las autoridades instructoras, incurrirá en causal de mala conducta.

Para efectos de determinar la responsabilidad, en cuanto al tránsito, las autoridades instructoras podrán solicitar pronunciamiento sobre el particular a las autoridades de tránsito competentes..." (Subrayas y negritas fuera de texto original).

Es decir, en lo que concierne al contenido del informe descriptivo, la norma transcrita prevé que él contendrá por lo menos ciertos datos objetivos. De igual manera, el citado artículo dispone que, es obligación de la autoridad de tránsito remitir a los conductores a la práctica de la prueba de alcoholemia.

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 29 de la Carta Política, el debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales administrativas. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a las leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con la observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio.

Para una mejor ilustración de lo expuesto, se invoca la norma legal que regula la materia en la siguiente forma:

"LEY 769 DE 2002

(Agosto 6)

"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

(...)

### LICENCIA DE TRÁNSITO

**ARTÍCULO 34. PORTE.** En ningún caso podrá circular un vehículo automotor sin portar la licencia de tránsito correspondiente.

(...)

**ARTÍCULO 50. CONDICIONES MECÁNICAS Y DE SEGURIDAD.** Modificado por el art. 10, Ley 1383 de 2010. Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o



extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad.

Circunstancia que no ha sido acreditado por la parte actora.

(...)

#### **REGLAS GENERALES Y EDUCACIÓN EN EL TRÁNSITO.**

**ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN.** Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito. [Ver art. 90, Acuerdo Distrital 79 de 2003...](#)

Deséchale, por tanto, el propósito de poner entre dicho en el documento de carácter público -IPAT-, con un registro fílmico y fotográfico del que objetamos por su inconducencia, ya que por sí sola no tiene la suficiencia de probar que el este corresponda al hecho planteado, visto que no ofrece certeza de las circunstancias de tiempo, modo y lugar, así como la fuente de quién la recolecto, careciendo, entonces, de mérito probatorio tal como ha sido decantado por la jurisprudencia.

Sobre el valor probatorio el Consejo de Estado de forma reiterada ha considerado lo siguiente:

**"12. El valor probatorio de las fotografías y los hechos que con ellas se documentan.** El material fotográfico, como medio de prueba, se enlista dentro de las denominadas documentales<sup>3</sup> y, en tanto documento, reviste de un "carácter representativo, que muestra un hecho distinto a él mismo"<sup>4</sup>. De ahí que, "[l]as fotografías por sí solas no acreditan que la imagen capturada corresponda a los hechos que pretenden probarse"<sup>5</sup>, con lo cual, el valor probatorio que puedan tener "no depende únicamente de su autenticidad formal, sino de la posibilidad de establecer si la imagen representa la realidad de los hechos que se deducen o atribuyen, y no otros diferentes, posiblemente variados por el tiempo, el lugar o el cambio de posición"<sup>6</sup>.

12.1. En otras palabras, **para que las fotografías tengan connotación probatoria y puedan ser valoradas conforme a las reglas de la sana crítica, se debe tener certeza las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que fueron tomadas<sup>7</sup>**, lo que normalmente se devela a través de otros medios complementarios. De esta forma, la autonomía demostrativa de dichos documentos se reduce en la medida que se requieran otros medios de convicción que las soporten."<sup>8</sup> (Negrillas fuera de texto original)

Agréguese a lo anterior, que la jurisprudencia ha sido prolija en señalar que la prueba debe ser completa, segura, plena y convincente, para lo cual puede acudir a los diferentes medios de prueba, de ahí que la sola manifestación de la parte demandante no es suficiente para tener

<sup>3</sup> Así, por ejemplo, se desprende del art. 251 del C.P.C., norma que rige el caso.

<sup>4</sup> Corte Constitucional, Sentencia T-930<sup>a</sup>, del 6 de septiembre de 2013, fundamento 4.3, M.P. Nilson Pinilla Pinilla.

<sup>5</sup> Íbid, fundamento 4.3.1.

<sup>6</sup> Íbid, fundamento 4.3.2.

<sup>7</sup> Al respecto ver por todas, Consejo de Estado, Sección Tercera-Sala Plena, sentencia del 28 de agosto de 2014, exp. 28832, C.P. Danilo Rojas Betancourt.

<sup>8</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección B, C.P. Ramiro Pazos Guerrero, 3 de octubre de 2019, Radicación No. 68001-23-31-000-2000-03565-01 (47007), Actor: Edgar Alonso Buitrago y otro, Demandado: Nación –Ministerio de Defensa y otro, Referencia: acción de Reparación Directa.

acreditado un hecho, bajo el entendido de que a nadie le es dado el privilegio de que su mero dicho sea prueba fehaciente de lo que afirma.

Amén de lo anterior, es dable insistir, que 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, en otras palabras, 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 del I.P.A.T. traído al proceso, se evidencia que la causa eficiente del hecho dañoso que tuvo lugar el día 20 de diciembre de 2019, es únicamente atribuible a la conducta humana, es decir, imputable al conductor, señor HENRY DAVID OROZCO OSPINA (q.e.p.d), ya que se encuentra acreditado no tenía licencia de conducción de ninguna clase de motocicletas, contraviniendo abiertamente las normas en cita, por lo que deberá declararse probada la excepción denominada como la **CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA DIRECTA**, conforme al estatuto de tránsito.

De todos modos, no sobra, recalcar que 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 humano<sup>9</sup>.

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 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,

<sup>9</sup> <https://www.arlsura.com/index.php/component/content/article?id=406:-sp-17983>

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 suposición de que la falla corresponde un desplome de la banca, aunado a la ausencia de las señales de tránsito, como la causante del accidente de tránsito y con el resultado lamentable, por lo que la parte actora deberá demostrar con suficiencia que los dos conductores, desarrollaban la actividad peligrosa con la debida diligencia, cuidado y pericia, así como atendiendo las normas de tránsito y de seguridad vial.

De manera que, de lo expuesto, se tiene que con la prueba documental no es posible afirmar de manera indefectible que la situación alegada en la demanda haya sido la causa generadora y única del daño padecido por la parte actora, 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 alerta<sup>10</sup>:**

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

<sup>10</sup> <https://www.arlsura.com/documentacion/hogar/articulos/410/>



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 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, como quiera, que, la vía es concurrida por el paso de varios vehículos o incluso del uso de peatones, ciclistas. Vale señalar, que, en el presente asunto se plantea la falta de señalización e imperfecciones en la capa asfáltica, pero no se puede pasar por alto que también existe como variable, la condición física y mental del conductor, las condiciones del vehículo, 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.

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, ya que no está probado que el hecho -la existencia de huecos, así como la ausencia señalización de tránsito llevaron a que quien conducía la motocicleta perdiera el equilibrio- y el daño sean

consecuenciales, y la causa eficiente que se endilga no se acreditó, pues 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 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, 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 de 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.

## EN CUANTO A LAS INFRACCIONES DE TRANSITO EN CUANTO AL NEXO CAUSAL

Los demandantes pretenden hacer ver que existe relación entre el accidente acaecido el día 20 de diciembre de 2019, y la supuesta falla del servicio consistente en la falta de señalización en la carretera y conservación de esta.

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.

Ahora bien, no obstante, lo anterior, vale traer a cita la Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", que prevé en su artículo 94, entre las normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, las siguientes:

*"...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.*

*Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.*

*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.*

*Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.*

*Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.*

*La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo...".*

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 él, constituyéndose en causal eximente de responsabilidad como lo es la **culpa exclusiva de la víctima y/o hecho de un tercero**, por tanto, inexistencia del nexo causal.

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**, pues se insiste que la vía donde se arguye ocurrió el siniestro no está dentro de la gobernabilidad del INVIAS, sino del DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA.

En este caso, la demanda se formuló como consecuencia del daño producido tras la ocurrencia del accidente de tránsito sufrido por el señor HENRY DAVID OROZCO OSPINA (q.e.p.d.), dado que la actividad generadora del daño, esto es, la conducción de una automotores 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, respecto de quien desarrolla esta actividad, porque el factor de imputación está derivado de la realización directa de actividad que entraña peligro, de esta suerte, 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]rever, 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 resultarte 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, injerencia 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..."*

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**, porque se insiste que la vía donde se arguye ocurrió el siniestro no está dentro de la gobernabilidad del INVIAS, sino del DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA, entonces resulta que, son estos los responsables de la administración, conservación y mantenimiento de aquel tramo vial. Por ello, se considera que no habría responsabilidad alguna en lo que al INVIAS se refiere, tanto más, que no existe evidencia en el que conste que el departamento haya realizado entrega de esta carretera al INVIAS.

En consecuencia, el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS no tuvo injerencia directa o indirecta en la administración, conservación y mantenimiento en el referido tramo, como bien lo manifiesta la misma parte actora y que se corrobora con la certificación y acto administrativo que se adjunta y que se relaciona más adelante en el acápite de pruebas.

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 acreditada la **culpa exclusiva de la víctima** en el lamentable 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)
<b>Familiares inmediatos y cónyuge</b>	50 SMMLV	10 SMMLV	5 SMMLV
<b>Familiares derivados</b>	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)
<b>Familiares inmediatos y cónyuge</b>	80 SMMLV	20 SMMLV	10 SMMLV
<b>Familiares derivados</b>	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)
<b>Familiares inmediatos y cónyuge</b>	100 SMMLV	50 SMMLV	25 SMMLV
<b>Familiares derivados</b>	50 SMMLV	25 SMMLV	10 SMMLV

Conforme lo anterior, si se encuentra que existió responsabilidad administrativa a cargo del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – 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 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.

Por lo anterior, se itera, que el lugar descrito en la demanda donde se afirma aconteció el siniestro, a saber, "(...) *sobre el Puente "Guayabal" Km 5 vía Roldanillo Zarzal, por el carril izquierdo*"; **no** hace parte de la Red Vial Nacional a cargo del INVIAS, si en cuenta se tiene, que, ese corredor vial está bajo la gobernabilidad del **DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA**, rotulada técnicamente como ruta **25VL05** – Zarzal – Roldanillo – Vía de Segundo Orden, tal como se desprende de la lectura de la Resolución No. 005951 de 2015 "*Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondientes al Departamento del Valle del Cauca*" expedida por el MINISTERIO DE TRANSPORTE que se adjunta.

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 [as 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 si, 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 este 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 4<sup>11</sup> 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 cubre 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, salta a la vista 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

El concepto de carga de la prueba ha sido observado por JAIRO PARRA QUIJANO bajo el principio de autorresponsabilidad que se encuentra consagrado en el artículo 167 del CGP según el cual, incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen.

<sup>11</sup> Artículo 4° 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 16.575.1 Km. de los cuales 11.650,4 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 (...)

Según ese principio, es a la parte quien tiene la carga de aportar al proceso las pruebas de sus alegaciones y de las normas que establecen los efectos perseguidos, y, por lo tanto, es a esa parte a quien le corresponde **sufrir las consecuencias de su propia inactividad**<sup>12</sup>.

Como ha sido manifestado por el Consejo de Estado en reiterada jurisprudencia, quien acuda a la jurisdicción contenciosa administrativa con el ánimo de ser reparado por un daño antijurídico imputable al Estado, deberá demostrar dicho daño; lo anterior por la obligación general consignada hoy en el Código General del Proceso en el artículo 167, según el cual, corresponde a las partes demostrar el supuesto fáctico de la norma que consagra el efecto jurídico que ellas persiguen, que aplicada a juicios de responsabilidad administrativa, significa que la parte accionante debe demostrar no sólo el daño, sino además que éste que le es imputable al Estado.

Así por ejemplo lo ha expresado el Consejo de Estado en sentencia de catorce (14) de junio de dos mil doce (2012), radicación interna número: 23296, donde expresó:

*"La carga de la prueba es "una noción procesal que consiste en una regla de juicio, que les indica a las partes la autorresponsabilidad que tienen para que los hechos que sirven de sustento a las normas jurídicas cuya aplicación reclaman aparezcan demostrados y que, además, le indica al juez cómo debe fallar cuando no aparezcan probados tales hechos". (...) **la carga de la prueba expresa las ideas de libertad, de autorresponsabilidad, de diligencia y de cuidado sumo en la ejecución de una determinada conducta procesal a cargo de cualquiera de las partes.**"*

Así lo ha entendido doctrinalmente HERNAN FABIO LOPEZ BLANCO<sup>13</sup>, quien al respecto manifiesta:

*"El concepto de carga de la prueba es central para entender el porqué de ciertas decisiones judiciales, pues en aquellos eventos donde la ausencia de pruebas se presenta, no puede el juez abstenerse de decidir y es así como se impone un fallo contra de quien tenía radicada la carga de la prueba".*

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.

Por lo anterior, el deber de probar los hechos de la demanda es una labor que debe asumirse con responsabilidad por la parte interesada en el despacho de sus pretensiones, so pena que el juez, al no encontrar probados los hechos, llegue a una conclusión obligatoria: negar las pretensiones de la demanda.

<sup>12</sup> NISIMBLAT, Nattan. *Derecho Probatorio. Introducción a los medios de prueba en el Código General del Proceso*. Ed. Doctrina y Ley LTDA. 2013.

<sup>13</sup> LOPEZ BLANCO, Hernán. *Instituciones de derecho procesal civil colombiano. Tomo III Pruebas*. Dupre Editores LTDA. 2011.

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 existencia de unos foramen como consecuencia del mal estado de una vía sin la señalización preventiva, sin que haya individualizado en debida forma el lugar donde ocurrió, como tampoco media un concepto técnico que soporte su dicho.

En consecuencia, 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 del conductor involucrado, 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 la omisión de la administración; contrariamente a lo que piensa la parte actora, el asunto bajo estudio, da cuenta sin equivoco, que el resultado dañoso resulta de la conducta humana, en otras palabras, por el proceder autónomo y libre del señor HENRY DAVID OROZCO OSPINA (q.e.p.d.), quien no contó con la pericia necesaria, aunado al exceso de confianza, así como ejercer o desarrollar una actividad sin contar con la autorización por la autoridad competente, sumado al no contar con los elementos de seguridad y con un vehículo sin óptimas condiciones de uso.

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, prudencia, exceso de velocidad y confianza, todas ellas atribuibles al motociclista, sin medir las consecuencias, todo lo cual, es indicativo de la violación de las normas imperativas del estatuto de tránsito terrestre, por consiguiente, 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.- CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA:**

En el evento que logre probar en debida forma por el extremo activo el

nexo de causalidad, estamos ante lo que se denomina, "*culpa exclusiva de la víctima*", como eximente de responsabilidad de la entidad pública demandada.

No hay que olvidar que el señor HENRY DAVID OROZCO OSPINA (q.e.p.d.), pues no podemos pasar por alto que estaba desarrollando una actividad considerada como peligrosa, sin estar debidamente autorizado por la autoridad competente para ello, por lo que debían atender lo establecido en las normas de tránsito vigentes para la época de los hechos (Artículo 55 de la Ley 769 de 2001), veamos que transcribe dicho artículo: (...) *Artículo 55. Comportamiento del **conductor**, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito **como conductor**, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y **debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.***" (Negrillas y subrayas por fuera del texto); es decir que se les obliga a una **razonable precaución** que se debe tener al transitar por una carretera de amplia circulación; en el caso que nos ocupa, las caucas ajenas que se aceptan como fenómeno liberador de la responsabilidad por ruptura del nexo causal es el hecho determinante de un tercero, cuando es determinante, e influye en el resultado y por ello tiene implicaciones en el campo indemnizatorio.

Ahora bien, cualquier persona que maneje un vehículo, motocicleta o bicicleta y que conduzca en sus cinco (5) sentidos, a una velocidad adecuada, puede fácilmente haber mitigado cualquier peligro; además, reitero, la víctima directa no cumplió con las normas de tránsito establecidas en los artículos 94 y siguientes de la Ley 769 de 2002, ya que además de no contar con la licencia de conducción, no portaba los elementos de seguridad -obligatorios- como el casco de seguridad, como tampoco con el SOAT y la certificación tecno mecánica, que acreditaría la condiciones óptimas para una moto que tenía 12 años de uso, cosa que no sucedió, de manera que, aflora que correspondía a la conducta de un ciudadano que despreciaba el cumplimiento de las normas contenidas en el Código de Tránsito Terrestre.

Por consiguiente, se puede establecer que el conductor no actuó con el debido cuidado, el exigido cuando se encuentra en ejercicio de una actividad considerada peligrosa y con ello provocó el resultado atribuible a su culpa, pues actuó de manera irresponsable al conducir su motocicleta, lo que le causó su triste deceso y que por esta vía infructuosamente se pretenden atribuirle a la Administración por una presunta omisión sin que exista medios de prueba que soporten la tesis deprecada.

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.



Así las cosas, resulta totalmente infundada la reclamación de perjuicios efectuada por el señor HENRY DAVID OROZCO OSPINA (q.e.p.d.) quien fue la causante directa del accidente de tránsito objeto de estudio.

Al respecto, el máximo tribunal en materia constitucional plantea que:

*La Corte Constitucional ha mantenido una línea jurisprudencial respecto del aforismo "Nemo auditur propriam turpitudinem allegans", a través de la cual sostiene que el juez no puede amparar situaciones donde la vulneración de los derechos fundamentales del actor se deriva de una actuación negligente, dolosa o de mala fe. Cuando ello ocurre, es decir, que el particular o la autoridad pública pretende aprovecharse del propio error, dolo o culpa, se ha justificado la aplicación de este principio como una forma de impedir el acceso a ventajas indebidas o inmerecidas dentro del ordenamiento jurídico. Por lo que la persona está prima facie en la imposibilidad jurídica de obtener beneficios originados de su actuar doloso<sup>14</sup>.*

En suma, ese mismo órgano considera que:

***Una persona no es digna de ser oída ni menos pretender el reconocimiento de un bien jurídico a partir de su conducta reprochable. Para la Corte, nadie puede presentarse a la justicia para pedir la protección de los derechos bajo la conciencia de que su comportamiento no está conforme al derecho y los fines que persigue la misma norma. Este principio no tiene una formulación explícita en el ordenamiento jurídico. No obstante, lo anterior, la Corte Constitucional ha hecho alusión a su naturaleza de regla general del derecho, al derivarse de la aplicación de la analogía iuris. Por ello, cuando el juez aplica dicha regla, se ha señalado que el mismo no hace otra cosa que actuar con fundamento en la legislación. (negrita por fuera del texto original)<sup>15</sup>***

Esta postura, según la cual una persona no puede alegar su propia culpa a su favor, es igualmente acogida por el Consejo de Estado, quien en sentencia del 2006-0016039829 de abril 25 de 2018 del Consejero Ponente Dr. Jaime Santofimio Gamboa, expone que:

*"(...) Nadie puede alegar en su favor su propia torpeza para obtener un beneficio, y mucho menos conseguir una indemnización de esta circunstancia. El demandante pretende se le indemnice por la ocupación de un terreno de su propiedad por un batallón de infantería. Se estableció que el incora le adjudicó al actor un terreno baldío en 1990 sin embargo, después de la intervención de terceros, la entidad revocó la resolución de adjudicación en tanto se acreditó que del terreno adjudicado 42 de las hectáreas adjudicadas pertenecían al perímetro urbano del municipio y una hectárea, a otra persona. En este sentido, el actor si bien ostentó la calidad de propietario del terreno objeto de la litis, lo cierto es que, mediante un acto administrativo que se encuentra en firme y con plenitud de sus efectos, perdió la propiedad del bien y cualquier otro derecho sobre el mismo, lo que significa que desde la fecha en la que se le revocó la adjudicación del lote, el accionante ya no era el propietario del predio, ocupado por el batallón, pues como se logró establecer por parte del incora, se violentaron normas de orden constitucional y legal, por causa de la incorrecta información que fue proporcionada por parte del aquí demandante. De este modo, no es admisible que el actor insista en que se le reconozca que se le causó un daño antijurídico por la supuesta ocupación realizada por los entes demandados, cuando este adquirió la propiedad del lote de terreno objeto de debate basado en comportamientos que resultaron violatorios de normas constitucionales y legales, tal y como se señaló en los párrafos anteriores. Por*

<sup>14</sup> CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia T-122 del 27 de febrero de 2017. M.P: Luis Guillermo Guerrero Pérez.

<sup>15</sup> Ibidem.

consiguiente, el primer presupuesto de la responsabilidad del estado, es decir, la existencia del daño se acreditó en cuanto a la ocupación de un lote de terreno por parte de la administración para la construcción del batallón. Sin embargo, no puede imputársele responsabilidad alguna al estado, debido a que el actor adquirió la propiedad del bien quebrantando las normas constitucionales y legales que regían la materia, asaltando en su buena fe a la entidad demandada, circunstancia que automáticamente genera que sea excluida de la posibilidad de obtener algún provecho sobre el mismo. (subrayado por fuera del texto original).

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, comedidamente se deprecia no acceder a las pretensiones de la demanda.

## **5.- COBRO DE LO NO DEBIDO.**

Se está reclamado al Invias una indemnización que no se adeuda pues, la vía donde se produjo el accidente no estaba a cargo del Instituto.

## **6.- INEXISTENCIA DE LOS PRESUPUESTOS PARA LA PROCEDENCIA DE LA IMPUTACIÓN JURÍDICA.**

No se observa del supuesto fáctico señalado por los demandantes, daño atribuible a mi representada, del recuento de los hechos, no se puede colegir acción u omisión que se concretara en un resultado lesivo.

## **7.- COMPENSACIÓN DE CULPAS (ARTICULO 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.

## **8.- LA INNOMINADA**

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.- DOCUMENTAL:

**1.1** Resolución No. 005951 de 2015 *"Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondientes al Departamento del Valle del Cauca"* expedido por el **MINISTERIO DE TRANSPORTE** que se adjunta.

**1.2.-** Plan Departamental de Seguridad Vial del Valle del Cauca 2016 – 2021.

### 2.- TESTIMONIAL:

Se decreta el testimonio del agente de tránsito RUBIANO ANDRES ROMERO FORONDA, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.553.485, adscrito a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Roldanillo, previa fijación de fecha y hora para que depongan sobre los hechos de la demanda, particularmente respecto al diligenciamiento del Informe Policial de Accidentes de Tránsito I.P.AT. allegado por la parte actora, para lo cual formularé el cuestionario de rigor en la audiencia o su defecto lo haré en sobre cerrado allegado antes de la audiencia de pruebas. Quien podrá ser contactado en la dirección electrónica [notificacionjudicial@roldanillo-valle.gov.co](mailto:notificacionjudicial@roldanillo-valle.gov.co)

## LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

Me permito informar, al Despacho, que presentaré 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. 2201219006213, con vigencia para la época de los hechos, a saber, el 19 de diciembre de 2019, cuyo objeto es amparar los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales que sufra el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS 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 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

## **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](mailto:njudiciales@invias.gov.co); [fvalencia@invias.gov.co](mailto: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.