**INFORME AUDIENCIA DE PRUEBAS**

Se informa que se asistió, el día 14 y 15 de mayo del año en curso, a la continuación de la audiencia de que trata el artículo 181 del CPACA, en calidad de apoderada de la Compañía Aseguradora de Fianzas S.A, dentro del proceso que a continuación se detalla:

**DESPACHO:** JUZGADO 09 ADMINISTRATIVO DE TUNJA

**MEDIO DE CONTROL:** REPARACIÓN DIRECTA

**DEMANDANTES:** EDIMER CÁRDENAS SUÁREZ Y OTROS

**DEMANDADOS:** NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE – INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL Y MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ

**LLAMADOS EN GARANTÍA:** INGERÍA DE VÍAS S.A.S., COMPAÑÍA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. – SEGUROS CONFIANZA S.A., CONSORCIO REGIOCENTRAL Y COMPAÑÍA MUNDIAL DE SEGUROS S.A.

**RADICACIÓN:** 15001333300920230009800

**Audiencia día 14 de mayo de 2025**

Inicia la diligencia. Las partes se presentan.

Se continua la práctica de testimonios:

* **Testigo Espitia (policía de carretera)**

Indicó:

-Que se trató de un accidente de tránsito donde una volqueta se fue abismo abajo después de generado el impacto con un vehículo automóvil. El automóvil invadió el carril del camión.

-En el informe se indicó como hipótesis del accidente frente al camión, la 138, que hace referencia a la falta de precaución, debido a que esa hora normalmente se presentaba neblina y humo, por lo que los conductores deben conducir con mayor precaución.

-El tomó las fotografías. Indicó que fueron tomadas cuando ya se había levantado la nubosidad. -Cuando el ciudadano fue rescatado, la policía de carretera no pudo tener contacto con él porque de inmediato fue trasladado en la ambulancia.

-El vehículo fue sacado por partes por personas allegadas por el ciudadano, por lo cual no se le pudo hacer el peritaje. -El procedimiento que se debía realizar frente al vehículo (volqueta) era sacarlo y dejarlo a disposición de la fiscalía.

-Al llegar al lugar del accidente pidieron apoyo a los bomberos de Tunja quienes contaban con los medios técnicos para efectuar el rescate. No obstante, por las condiciones del lugar, no pudieron los bomberos sacar al lesionado.

-Para no poner en riesgo sus vidas, era bomberos quien determinaba el ingreso al sector, pues la policía no contaba con el equipo técnico.

-Al lugar de los hechos acudieron dos agentes de policía de carreteras, entre ellos, el declarante. -En el momento, no existía ningún elemento de protección en carretera que favoreciera la seguridad de un conductor, no había baranda o muro de contención. -El vehículo que colisionó con el camión iba en una trayectoria normal.

-El llevar las luces encendidas en carreteras son mecanismos de precaución y es obligatorio hacerlo desde las 6 pm a las 6 am y cuando las condiciones climáticas lo ameriten. -Como no era posible determinar la velocidad del conductor que se dirigía de Tunja a Moniquirá, dedujeron en el croquis como hipótesis la falta de precaución, teniendo en cuenta las condiciones climáticas, entre ellas la nubosidad, que lo llevaba a conducir con más precaución.

-No es viable invitar a la comunidad a participar en el rescate de un accidentado, pues es riesgoso para ellos.

-La policía nacional con los bomberos se reúnen para coordinar la colaboración instituciona para afrontar este tipo de accidentes, no obstante, no han hecho reconocimiento del área para coordinar el rescate de personas que caen en los abismos.

-El piso no estaba húmedo.

-La policía de carretera no tiene la función de rescatar personas accidentadas en lugares de difícil acceso.

-No presenció cuando sacaron las partes de la volqueta.

Finaliza testimonio.

**Nota:** El apoderado de Ingeniería de Vías manifiesta que desiste de la práctica de los testimonios que fueron solicitados, a lo cual el Despacho accede.

Finalmente, se suspende la diligencia para ser retomada el día 15 de mayo de 2025.

**Audiencia día 15 de mayo de 2025**

Inicia la diligencia. Las partes se presentan.

Se inicia la sustentación de los informes técnicos aportados por el INVIAS.

* **Informe Técnico de Accidentalidad: Myrian Roció Murcia.**

Es ingeniera de transporte y vías, vinculada a varios consorcios que han contratado con el INVIAS.

Indicó:

-Cuando ocurren este tipo de accidentes, el equipo de mantenimiento de la territorial hace presencia. Conocieron del accidente a través de la información suministrada por la Cooperativa de Mantenimiento Rutinario.

Inicia explicando que el informe contiene numerales que describen de manera general las condiciones del siniestro, principalmente las características de la vía. En el histórico se determina fecha, posible hora de ocurrencia del accidente, punto de colisión y vehículos implicados. Luego se presenta la descripción del terreno del accidente. La vía inicia en Barbosa y termina en Tunja.

Sobre la geometría de la vía, se indica en el informe que es una calzada con dos carriles y un ancho de 7.80 m. la velocidad permitida es de 40km/h vía Barbosa Tunja y en sentido contrario de 60 km/h.

Sobre la señalización, se disponía de línea blanca de borde en dos costados y la línea amarilla que refleja la imposibilidad de adelantar en ambos sentidos.

Sobre la señalización vertical, se indica el límite de velocidad de los 40 km/h, la de curva y contracurva, riesgo de accidente (sentido Barbosa -Tunja) señal turística y de 60 km/h sentido Tunja Barbosa, señal turística, señal de superficie deslizante, señal de curva y contracurva, delineadores de curva, Cada una de las señales presentadas en el informe están instaladas de acuerdo con el manual de señalización que regía para la época.

Precisa que la señal de riesgo de accidente esta mucho después del lugar exacto del accidente, por lo que el conductor de la volqueta no alcanzaba a verla.

En conclusiones se señala como causa la 104, adelantar el carril invadiendo el carril de sentido contrario.

Al momento de arribar al lugar, estaba presente bomberos, policía, el grupo de mantenimiento rutinario.

Sobre el estado de la vía refirió que estaba en buenas condiciones, sin huecos.

Explicó que las barandas de contención se instalan donde el histórico de accidentalidad refleja la necesidad de colocarlas y tienen como función redireccionar los vehículos a la vía, pero en el caso de vehículos livianos y para que pueda disminuir la gravedad del accidente. Ellas se clavan en la tierra, son elementos flexibles, entonces no van a contener todos los tipos de vehículos que transitan sobre las vías. Entonces no evitan el siniestro vial, sino que reducen la gravedad de los mismos.

El invias no tiene a cargo labores de rescate, por ende, no tiene protocolos, para la extracción del vehículo, pues el invias participa solo en el manejo del tráfico.

La cooperativa de mantenimiento rutinario le corresponde la limpieza calzada, las obras de drenaje, informar de accidentes, manejo de tráfico, bacheo, de ornato etc. Y la administración vial, es la encargada de realizar la planeación y cumplimiento de las actividades de la cooperativa, inventarios de pavimentos, condiciones de la señalización y lo plasman en los informes trimestrales.

No se llevaba a cabo obra en el sector de la vía, en la época del accidente.

La cooperativa de mantenimiento, por sugerencia de la administración vial, posterior al accidente realizó la instalación de una barrera metálica, con la finalidad de reducir la accidentalidad de los siniestros viales, para vehículos livianos.

**Nota:** Se suspende la diligencia para ser reanuda el día 16 de mayo de 2025. Dado que aún falta otro informe, es posible que la audiencia se extienda a horas de la tarde.