

No. Registro: \_\_\_\_\_

Fecha: 15 DIC 2025

Hora: 8:00 am

Recibe: Nancy R.

**DEPENDENCIA QUE PRESENTA EL INFORME:** Despacho del Alcalde

**FECHA DE PRESENTACIÓN DEL INFORME:** 15 de diciembre de 2025

**TEMA:** Línea jurisprudencial – falla en el servicio por inexistencia, indebida o inadecuada señalización de obras

**OBJETO DEL INFORME:** Cumplimiento reglamentario del Manual de Señalización Vial en obras públicas del Municipio de Pasto

En los últimos años el Municipio de Pasto ha sido condenado por acción u omisión que han conllevado a una falla en el servicio por insuficiente, indebida o inexistencia de señalización dentro de las obras que se están realizando por parte del municipio o por un tercero (contratista), por lo cual se hace necesario definir parámetros que permitan una adecuada ejecución de la obra y que cumpla con los parámetros legales que en cuento a señalización se producen.

Puntos para analizar

1. Falla en el servicio
2. Daño
3. Nexo causal
4. Eximentes de responsabilidad
5. Carga de la prueba
6. Recomendaciones

1. Falla en el servicio

El artículo 110 de la Ley 769 de 2002, en el párrafo 2 establece *“las autoridades locales no podrán ejecutar obras sobre las vías públicas sin permiso especial de las autoridades de tránsito que tendrán la responsabilidad de regular los flujos de tránsito para que no se presenten congestiones.*

*Para la ejecución de toda obra pública que genere congestiones, la autoridad de tránsito local deberá disponer de reguladores de tráfico. Su costo podrá calcularse dentro del valor de la obra y la vigencia de la vinculación podrá hacerse durante el plazo del contrato de obra respectivo.”*

La resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte se ha constituido como una guía técnica, donde establece unos parámetros normativos de control de legalidad sobre las actuaciones de la administración

La habilitación de toda zona de obras debe aplicar normas y medidas técnicas apropiadas, cualquiera sea su importancia o magnitud, con el objetivo primordial de reducir el riesgo de accidentes y hacer más ágil y expedito el tránsito de los usuarios por la zona.

La señalización debe ser concordante y cumplir como mínimo con las especificaciones técnicas del Capítulo 4 y debe ofrecer protección a:

- Conductores de los diferentes modos de transporte.
- Pasajeros.
- Peatones.
- Personal de obra, equipos y vehículos.

El aporte administrativo que establece el manual de señalización vial la obligatoriedad del Plan de Manejo de Tránsito (PMT).

El PMT tiene como objetivo mitigar el impacto generado por las obras que se desarrollan en vía públicas o privadas abiertas al público sean urbanas o rurales y en sus zonas aledañas, tiene como objetivo garantizar un ambiente seguro, ordenado, ágil y como para todos los usuarios intervinientes como son conductores, pasajeros, ciclistas, peatones, trabajadores de la obra, además de lo vecinos del sector

La instalación de la señalización deberá diseñarse e instalarse de acuerdo con los lineamientos contenidos en el PMT, el cual debe estar debidamente aprobado por la autoridad competente, para el caso del Municipio de Pasto corresponde a la Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal.

Todo PMT debe basarse en los principios rectores de:

- Uniformidad: Todos los dispositivos deben ser consistentes.
- Visibilidad: La señalización debe ser visible y notoria.
- Oportunidad: La información debe ser entregada en el momento adecuado para la toma de decisiones.
- Legibilidad: La información debe poder leerse y entenderse fácilmente.
- Credibilidad: El mensaje debe ser confiable y ajustado a la realidad de la obra.

La metodología para la elaboración del PMT depende de la interferencia que cause la obra, clasificándola en:

- Categoría I - Obras de Interferencias Mínimas: Impacto menor.
- Categoría II - Obras de Interferencias Moderadas: Impacto medio.

- Categoría III - Obras de interferencias Altas o gran Impacto: Mayor impacto, requiere una metodología de elaboración más rigurosa, cuando la magnitud de las obras obliga a un cierre total o cuando la capacidad restante no es suficiente para la demanda, el PMT debe plantear alternativas de desvíos. Se debe tener un plan de coordinación entre todos los participantes y una previsión para ajustes en campo del PMT, debido a que las condiciones de obra son dinámicas. La metodología de elaboración requiere la recolección y análisis de datos detallados sobre el tránsito, incluyendo la velocidad de operación, la variación diaria y horaria del tránsito, y las características del transporte público

Cuando la magnitud de las obras sea de categoría III y requiera cierres totales o afecte gravemente el flujo, el PMT debe plantear alternativas de desvíos y manejo del tránsito, evaluando los impactos.

Para la puesta en marcha de los PMT, se debe tomar en cuenta lo siguientes:

1. Disposición e instalación de los elementos contemplados para el plan: es la transición para iniciar los desvíos del tránsito tanto vehicular como peatonal
2. Coordinación de participantes en el PMT: Comunicación y programación de las responsables y compromisos de los intervinientes
3. Previsión de ajustes en campo del PMT: debe ser flexible y evolucionar de acuerdo a los diferentes estados de la obra, especialmente cuando se realiza por etapas, cuando sean cambio de impacto o significativo debe participar el ingeniero que diseño el plan inicial o alguien que cumpla con el mismo perfil
4. Seguimiento al PMT: se debe monitorear el tránsito y de acuerdo con las situaciones que se materialicen debe tomarse las medidas correctivas para garantizar un eficaz funcionamiento, de acuerdo con el avance de la obra debe hacer el retiro de las señales que no sean necesarias
5. Supervisión al PMT: La secretaria de Tránsito y Transporte municipal será la encargada de la aprobación del PMT; el responsable de la revisión es el responsable de la revisión, aprobación, seguimiento y retroalimentación del PMT, para lo cual debe establecer los respectivos controles

En todo contrato de obra que afecte una vía, la entidad contratante y el contratista tienen la responsabilidad de incluir los costos necesarios para que el PMT cumpla con las exigencias del manual. El contrato debe consignar cómo se cuantificará y compensará el costo de implementación del PMT

Debe establecerse una penalidad por el no cumplimiento del PMT y un procedimiento para informar tal hecho.

PMT debe tener un supervisor, designado mediante acto administrativo expedido por el contratista a cargo, que vigile su correcta aplicación.

El personal cuyas acciones afecten el control temporal del tránsito debe recibir entrenamiento adecuado.

La Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal como autoridad competente tiene la función de controlar, exigir el cumplimiento de requisitos, otorgar y suspender el respectivo permiso para la ejecución de obras en la vía pública.

De conformidad con lo establecido en el capítulo 4 del Manual de Señalización Vial indica que la señalización y medidas de seguridad para obras en vía aplica "obras de construcción, rehabilitación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, acopio autorizado de materiales de construcción, o actividades relacionadas con servicios públicos o emergencias en una determinada vía, o en zona adyacente a la misma, se presentan condiciones especiales que pueden afectar la circulación de personas y vehículos" por lo cual deberá ser acordes y cumplir con los especificaciones técnicas mínimas para la protección de los diferentes modos de transporte, pasajeros, peatones, personal de obra, equipos y vehículos, igualmente la señalización deberá instalarse en calles y carreteras de acuerdo a lo establecido en el PMT.

El ejecutor de la obra debe instalar los dispositivos de regulación de tránsito, los cuales deberán instalarse previamente al inicio de cada actividad o tramo a intervenir y deberán permanecer durante la ejecución de la obra y deberán retirarse una vez cese la obra, cuando la intervención se realice por tramos deberán permanecer instaladas las señalizaciones y dispositivos aplicables para cada condición existente y remover o cubrir los no requeridos.

Dentro de la zona de trabajo se debe tener unas condiciones diferentes, debido a las condiciones de seguridad son más relevantes a las situaciones normales, especialmente en casos complejos o peligrosos, por lo cual deben cumplir con unos estándares de señalización dentro de la obra.

Dentro de los aspectos técnicos y características administrativas para la señalización vial de obra en la zona de obras debe contemplar Señales Verticales, Dispositivos de Canalización, Demarcación, Sistemas de Manejo de Tránsito y Elementos para aumentar la visibilidad.

#### A. La Estructura Obligatoria de la "Zona de Trabajo"

El Manual (Numeral 4.2) exige un Sistema de 5 Áreas de Seguridad. Si falta alguna, el sistema es fallido:

1. Zona de Prevención o Área de Advertencia Avanzada (AAA): Es obligatorio avisar al usuario antes de que vea la obra, con el tiempo suficiente para que los conductores puedan modificar su patrón de conducción (velocidad, atención, maniobras, etc..)

Deben existir tres series de señales (Serie A, B y C) a distancias específicas según la velocidad de la vía.

Señales Informativas: *"Son rectangulares y su lado mayor puede colocarse tanto horizontal como verticalmente. Su color de fondo es naranja y sus símbolos, letras y orla negros. La primera señal debe ser naranja fluorescente"* (Numeral 4.6.1.3.)

Señales Reglamentarias: *"tienen por finalidad notificar a los usuarios de las vías las prioridades en el uso de las mismas, así como las prohibiciones, restricciones, obligaciones y autorizaciones existentes. Su transgresión constituye infracción a las normas del tránsito (numeral 2.1.2 Clasificación)*

*"Las características de estas señales no varían cuando se instalan en zonas de obras respecto de su aplicación permanente, por lo que sus especificaciones deben ser consultadas en el Capítulo 2" del manual de señalización vial (numeral 4.6.6.)*

Señales Preventivas: *"Las señales preventivas tienen como propósito advertir a los usuarios de las vías la existencia y naturaleza de riesgos y/o situaciones imprevistas presentes en la zona de obras. En zonas donde se llevan a cabo obras, son de color naranja y su símbolo negro, con excepción de la señal TRABAJOS EN LA VÍA, que será de color naranja fluorescente"*

*"Estas señales, requieren que los conductores tomen las precauciones del caso, ya sea reduciendo la velocidad o realizando maniobras necesarias para su propia seguridad, la del resto de los vehículos y la de los peatones. Su empleo debe reducirse al mínimo necesario para brindar la información adecuadamente, porque el uso excesivo de ellas para prevenir peligros aparentes tiende a disminuir el respeto y obediencia a todas las señales"*

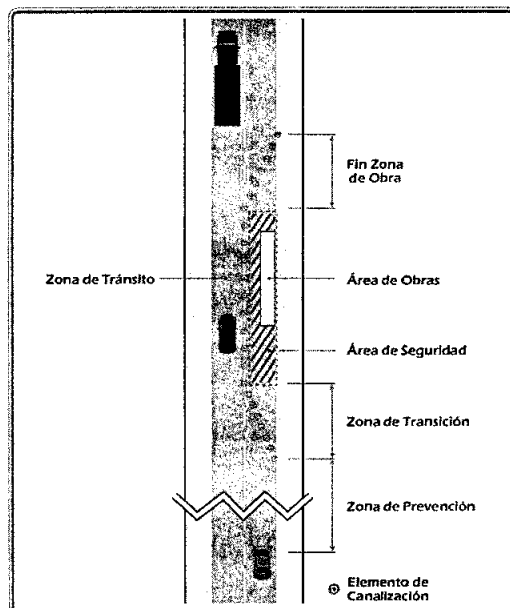
2. Zona de Transición: Donde los vehículos son desviados de su carril normal, abandonando la zona de ocupación de la obra, para ser canalizados o sufrir de un angostamiento suave, delimitado por conos, delineadores tubulares, canecas y otros dispositivos de conformidad con lo establecido en el capítulo 4, numeral "4.7. canalización), para que no sufran un cierre abrupto.

La función de la canalización es guiar a los peatones o conductores de vehículos para que transiten de forma segura dentro de las zonas afectadas por la obra, advirtiendo del peligro que está presente y además para proteger a los trabajadores de la obra.

*"La señalización y distintivos deben ser de forma, dimensiones y colores uniformes a lo largo de toda la zona de trabajos. El diseño de la canalización debe proveer una gradual y suave transición, ya sea para desplazar el tránsito de un carril hacia otra, para conducirlo a través de un desvío o para reducir el ancho de la vía".*

3. Área de Seguridad (Buffer): Un espacio vacío *obligatorio* que separa el área de obras de los flujos vehiculares o peatonales, entre el fin de los conos y el comienzo del hueco/maquinaria. Tiene como objetivo proporcionar al conductor que traspasa la canalización de la zona de transición a un sector donde pueda recuperar el control total o parcial del vehículo (zona colchon), antes de ingresar a la zona de trabajo, en esta zona no deben ubicarse en ella materiales, vehículos, excavaciones, señales u otros elementos, esto aumenta la seguridad de los trabajadores de la obra
4. Área de Trabajo: Donde se desarrolla la obra física, es una zona cerrada al tránsito, donde operan los trabajadores, equipos y almacenamiento de materiales
5. Fin zona de obra: Señalización que indica "Fin de Obra" para restablecer la confianza del conductor, se utiliza para que se retorne a las condiciones normales de circulación del sector.
6. Zona de Tránsito: Es la parte de la vía a través de la cual es conducido el tránsito.

Figura 4-1 Zona de Obras en la Vía



Fuente: Manual de señalización vial

#### B. Especificaciones Técnicas de los Dispositivos

Para atacar la eficacia e idoneidad de la señalización instalada, se debe revisar si cumple estos estándares estrictos:

- Mensaje: debe ser claro, inequívoco para el usuario del sistema vial, se recomienda el uso de símbolos debido a su comprensión rápida.

Si se utiliza símbolos y leyendas deben ser concordantes, al igual que números y letras, de conformidad con lo estipulado los capítulo 2 y 3

- Color y Retrorreflexión (Noche):
  - Todas las señales de obra (Serie SPO - Señales Preventivas de Obra) deben tener fondo Naranja Fluorescente.
  - Material: Debe ser lámina retrorreflectiva de Alta Intensidad Prismática (Tipo IV o superior), salvo que para casos específicos se determine otra calidad, debe garantizar ser visibles en cualquier periodo del día y todas condiciones climáticas; de acuerdo condiciones climáticas y de medio ambiente se requiere programar limpiezas acordes.
  - Los colores de las señales y elementos de canalización deben corresponder a los especificados en el Capítulo 2, Tablas 2.1-1 y 2.1-2

- ubicación de señales y dispositivos:

Debido a que al momento de iniciar y ejecutar una obra hay alteración de las condiciones normales de circulación, se debe advertir con anticipación a los usuarios para que les permita reaccionar o maniobrar de forma segura, los dispositivos o señales deben ser ubicados apropiadamente para cada situación, deben mantener una posición correcta para que ante la carga del viento o impacto de vehículos no represente peligro grave para los este, los peatones y trabajadores de la obra.

- Tamaño según Velocidad (V):
  - Si la  $V < 50$  km/h (Urbano lento): Señales de 60x60 cm.
  - Si la  $V$  es 60-70 km/h: Señales de 75x75 cm.
  - Si la  $V > 80$  km/h (Carretera Nacional): Señales de 90x90 cm o 120x120 cm.
- Códigos Clave para tu Demanda:
  - SPO-01 (Trabajos en la vía): Debe ser la primera señal de la serie, debe ubicarse ante de la zona de transición o canalización, la distancia deberá de la velocidad máxima permitida antes de la zona de obra y entre otros factores, esta señal de prevención debe ser de color naranja fluorescente

- o SPO-03 (Auxiliar de Tránsito / Paletero): Advierte que la zona de obra es controlada por auxiliares de tránsito que utilizaran señales manuales tipo bandereros, la velocidad máxima no debe superar los 50 Km/h, la señal deba ubicarse por lo menos 350 metros antes del punto de control en vías rurales y 120 metros en vías urbanas, la señal debe ser retirada una vez los auxiliares de tránsito se retiren del sitio. Si se pone esta señal, *tiene* que haber una persona real. Si está la señal y no está la persona, se por información falsa.
- o SRO-01 (Vía Cerrada): Señal reglamentaria obligatoria para cierres totales, vía por donde no se permite la circulación

### C. Dispositivos de Canalización (Conos vs. Barricadas)

- Conos: Solo para uso diurno o emergencias de corto plazo. Deben tener mínimo 70 cm de altura (en vías rápidas) y dos bandas reflectivas blancas.
- Barricadas y Canecas: Obligatorias para cierres de larga duración. Deben tener franjas naranjas y blancas reflectivas inclinadas hacia donde debe pasar el tráfico.
- Luces (Balizas): El Manual exige iluminación propia (luces intermitentes amarillas) en las barricadas al inicio de la transición si la obra se mantiene de noche. La falta de luz activa es una falla grave en oscuridad.

El Manual prohíbe usar elementos improvisados (piedras, ramas, cintas solas).

En consecuencia, con lo anterior, se puede establecer una falla en el servicio de acuerdo 3 posibles escenarios que se puedan presentar en el desarrollo de una obra.

- 1.1. Inexistente señalización en la obra
- 1.2. Insuficiente señalización en la obra
- 1.3. Inadecuada señalización en la obra

#### 1.1. Inexistente señalización en la obra

Para determinar si existió un incumplimiento del deber legal y reglamentario de garantizar la seguridad de la circulación tener en cuenta:

El mantenimiento, buen funcionamiento, conservación y señalización de las vías públicas, especialmente donde se realizan las obras, corresponde al Estado.

Se debe probar que no existió señalización de acuerdo con el Manual de Seguridad Vial, e identificar si existió o no PMT y si se ejecuto total o parcialmente el mismo.



## 1.2. Insuficiente señalización en la obra

Dentro de este entendido el Consejo de Estado ha reiterado que no basta con poner una señal, sino que las mismas deben ser eficaces, es decir que no basta con el cumplimiento formal, si no material de la debida señalización

Para que se configure la falla en el servicio por insuficiencia se debe realizar un análisis de la realidad del accidente con lo establecido en el Manual de Señalización si la señalización no cumple con algunos de los 4 criterios se considera ineficiente

1. Criterio de visibilidad y retrorreflexión
2. Criterio de anticipación
3. Criterio de continuidad y mantenimiento
4. Criterio de credibilidad

El Consejo de Estado ha reafirmado que cuando hay riesgos ocultos por la insuficiente señalización el ciudadano pierde el principio de confianza legitima y convierte la obra en un obstáculo

## 1.3. Inadecuada señalización en la obra

Dentro de este escenario se plantea que el Estado (Municipio de Pasto) o el contratista contratado por el estado intento cumplir con la señalización debida, pero lo hizo mal, de manera negligente o antitécnica, conllevando a que exista un riesgo latente para la materialización de un riesgo.

*"Para la Sala, no es de recibo el argumento según el cual pueden emplearse cualquier tipo de señales para prevenir a los conductores sobre la existencia de obras en la vía, puesto que las normas reglamentarias establecen exigencias distintas. Además no puede aceptarse como señal preventiva un "montón de tierra" obstaculizando el camino, pues antes que prevenir, resulta peligrosa para quien transite en inmediaciones de la obra pública" Consejo de Estado, Sección Tercera, expediente 21908 de 2011*

## 2. El daño

El artículo 90 de la Constitución Política de Colombia establece que la responsabilidad es causado por un daño antijuridico causado al administrado y el mismo es atribuible a la administración pública, ya sea por acción u omisión.

De conformidad con lo dispuesto por el Tribunal Administrativo de Magdalena, en sentencia del 26 de febrero de 2020, dentro del proceso de reparación directa 4700133330082010-00399-00, indica en la parte considerativa

*"Consejo de Estado insistentemente ha venido sosteniendo que "ha de corresponder al juez determinar si el daño va más allá de lo que, normalmente sin compensación alguna, debe soportar una persona por el hecho de vivir en una comunidad jurídicamente organizada y comportarse como un sujeto solidario"*

*En este sentido se ha señalado que "en cada caso concreto deberá establecerse si el daño sufrido es de tal entidad que el afectado no está en la obligación de soportarlo, y resulta, en consecuencia, antijurídico". Así mismo, el citado artículo prevé que el Estado "responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables"*

*"De manera que, para imputar responsabilidad extracontractual del Estado bajo el título de falla en el servicio, es necesario demostrar el daño causado con ocasión de las deficiencias y omisiones en las que la entidad estatal incurrió y, en consecuencia, acreditar que la entidad del Estado incumplió con los deberes jurídicos que le correspondían de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente para la época de ocurrencia de los hechos objeto de demanda"*

### 3. El nexo causal

El Consejo de estado en fallo 02686 de 2019, dentro del proceso de reparación directa No. 68001-23-31-000-2004-02686-01 (42731), dispuso:

*"El juicio de atribución o imputación del daño conlleva una valoración fáctica, en la que se determina su origen o causa material, y otra jurídica, en la que se analiza la relación que surge entre el daño y la observancia o inobservancia de los deberes jurídicos. No obstante –ha precisado la Subsección– el criterio de imputación meramente fáctica o de causalidad –dentro de los cuales prima el de la *conditio sine qua non*– resulta ineficaz en asuntos de causalidad múltiple, omisiones o la atribución del daño a terceros. En tales eventos, "[...] el derecho debe servirse de otros criterios de imputación, bien para corregir o complementar los resultados del juicio de causalidad, o bien para sustituir a ese criterio".*"

*"la jurisprudencia contencioso-administrativa ha entendido que se presenta una falla del servicio –por parte de la entidad a cargo del mantenimiento, conservación y señalización– cuando en las carreteras del país se presenten grietas, huecos, hundimientos u otro tipo de obstáculos al tráfico vehicular,*

sin que se advierta el peligro que éstos conllevan, por medio de las señales de tránsito pertinentes.”

*“Esto es así, ya que el deber de construir carreteras seguras y adecuadas a los requerimientos del tráfico, y mantenerlas en buen estado, trae consigo la obligación de la Administración de ejercer el control de las mismas, en cuanto al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que ordenan su señalización y advierten los peligros. Cabe recordar además que, por virtud del “principio de confianza legítima, si un corredor vial está habilitado para el tránsito, no [es] esperable encontrar irregularidades de tal magnitud, pues cuando menos debían estar debidamente señalizadas, si es que no había sido posible su reparación””*

*“Ahora bien, para que la atribución administrativa de indemnizar el daño ocasionado por un accidente de tránsito sea procedente, además de demostrarse la falla del servicio –la cual no es objeto de presunción– “es preciso determinar si la desatención o atención deficiente de los deberes legales en que incurrió la administración tuvo relevancia jurídica en el curso causal del daño, pues todos los eventos que producen un resultado lesivo no puede considerarse su causa, [ya que] únicamente se configura como tal aquella que de acuerdo con la experiencia sea adecuada para producirlo””*

*“Por otra parte, esta Subsección ha precisado que, concurre el hecho de un tercero como factor que impide que el daño antijurídico pueda imputársele a una acción u omisión de las autoridades públicas, cuando se presente un incumplimiento de los deberes normativos y objetivo de cuidado, por parte de un tercero (para el caso del conductor del vehículo en el que se movilizaba la víctima), que traiga consigo la producción del daño antijurídico reclamado, sin que el estado de la vía fuera determinante en la ocurrencia del mismo”.*

En consecuencia, no basta con probar la omisión en la señalización de la obra, se de probar que esta omisión fue la causal principal para que el daño antijurídico sufrido por la víctima.

Se debe demostrar que la administración o el constructor de la vía esta en la obligación de colocar la señalización, y que su ausencia, indebida o deficiente señalización de acuerdo al Manual de Señalización Vial con llevo a causales un daño antijurídico, corresponderá al demandante demostrar las pruebas que acrediten las circunstancias de tiempo, modo y lugar del accidente, especialmente demostrando el nexo causal

#### 4. Eximentes de responsabilidad

Se busca romper el nexo causal que alega la parte demandante, desvirtuar cada uno de los argumentos planteados.

- Culpa exclusiva de la víctima: Al respecto el Consejo de Estado en sentencia del 26 de agosto de 2015 en proceso de reparación directa No. 88001233100020080003501 (38.252), dispuso

"al respecto, la jurisprudencia de esta Corporación ha señalado: "Cabe recordar que la culpa exclusiva de la víctima, entendida como la violación por parte de ésta de las obligaciones a las cuales está sujeto el administrado, exonera de responsabilidad al Estado en la producción del daño. Así, la Sala en pronunciamientos anteriores ha señalado:

"(...) Específicamente, para que pueda hablarse de culpa de la víctima jurídicamente, ha dicho el Consejo de Estado, debe estar demostrada además de la simple causalidad material según la cual la víctima directa participó y fue causa eficiente en la producción del resultado o daño, el que dicha conducta provino del actuar imprudente o culposo de ella, que implicó la desatención a obligaciones o reglas a las que debía estar sujeta. Por tanto puede suceder en un caso determinado, que una sea la causa física o material del daño y otra, distinta, la causa jurídica la cual puede encontrarse presente en hechos anteriores al suceso, pero que fueron determinantes o eficientes en su producción. Lo anterior permite concluir que si bien se probó la falla del servicio también se demostró que el daño provino del comportamiento exclusivo de la propia víctima directa, la cual rompe el nexo de causalidad; con esta ruptura el daño no puede ser imputable al demandado porque aunque la conducta anómala de la Administración fue causa material o física del daño sufrido por los demandantes, la única causa eficiente del mismo fue el actuar exclusivo y reprochable del señor ..., quien con su conducta culposa de desacato a las obligaciones a él conferidas, se expuso total e imprudentemente a sufrir el daño (...)" Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 25 de julio de 2002 (expediente 13.744)

Por otro lado, el Consejo de Estado en proceso de reparación directa 05001-23-31-000-1995-00971-01 (27302), sentencia de 26 de septiembre de 2023, indico:

"Esta Sala recuerda que, en lo que respecta a la culpa exclusiva de la víctima, como impeditiva de imputación, para su procedencia, se requiere de lo siguiente: la presencia de un actuar: positivo o negativo, esto es, de una acción u omisión por parte de quien alega padecer el daño; y ese

actuar, viene a ser el determinante y exclusivo del hecho que materializa el acontecer de las lesiones infligidas"

- Hecho de un tercero: El Consejo de Estado, la sentencia del 31 de agosto de 2006, en proceso 19001-23-31-000-1993-08001-01(14868), estableció:

"La doctrina también ha precisado que el hecho de un tercero libera de responsabilidad cuando esa eximente reúne las siguientes características:

A). Causalidad. La primera nota que debe poseer el hecho de un tercero es haber concurrido a la producción del evento dañoso, ligándose a éste por una relación causal; de no mediar esta relación el hecho del tercero no puede ser configurado como causa extraña, susceptible de exonerar de responsabilidad al ofensor. (...) Finalmente, ¿cuándo se entiende que un hecho emana de un tercero? Esto no ofrece mayores dificultades, y su respuesta sólo supone la indagación de cuándo una persona es tercero; a tal respecto puede afirmarse que tercero es toda persona distinta de la víctima y del ofensor... aún cuando debe formularse una reserva en lo que respecta a las personas de las cuales el ofensor es civilmente responsable, puesto que ellas no pueden, en relación a él, ser consideradas como terceros.

B). No provocado. Cómo acontece con otras causas de exoneración, no basta que el hecho dañoso sea en todo o en parte obra del tercero; se requiere, además, que el hecho del tercero, en última instancia no tenga su causa en una acción del ofensor, ya que si así fuera éste debería ser considerado como único y exclusivo agresor. (...)

C). Finalmente existen dudas acerca de si el hecho del tercero debe ser ilícito. (...) Si el hecho del tercero constituye la única causa del evento dañoso no se requiere que sea en sí mismo ilícito, ya que su sola presencia basta para destruir la responsabilidad a cargo del presunto ofensor al eliminar el nexo casual que es uno de los supuestos de ésta. En cambio, si el hecho del tercero ha concurrido con el hecho del ofensor, éste último sólo puede prevalecerse de aquél como causa de exoneración a condición de que sea ilícito, puesto que si fuera lícito, el tercero no tendría obligación de reparar el daño causado por su hecho". De acuerdo con el texto que se deja transcrito, se advierte que el hecho del tercero adquiere la connotación de exonerar de responsabilidad patrimonial a determinada persona por los daños que hubiesen padecido los demandantes, cuando quiera que la intervención del tercero se encuentre total o completamente desligada de la actividad del centro de imputación a quien le atribuyeron los daños. Es decir, que esa capacidad, de eximir de responsabilidad se configura cuando su conducta fue la única causa determinante para producir el evento dañoso y además cuando el daño no tenga su causa en una acción u omisión del ofensor".

- Fuerza mayor y/o caso fortuito: El Consejo de Estado en sentencia del 29 de agosto de 2007 dentro del proceso de reparación directa No. 15001-23-31-000-1994-04691-01(15494) estableció:

“Varios han sido los criterios ensayados en la jurisprudencia con base en la doctrina sobre la distinción entre caso fortuito y fuerza mayor. Así, se ha dicho que: (i) el caso fortuito es un suceso interno, que por consiguiente ocurre dentro del campo de actividad del que causa el daño; mientras que la fuerza mayor es un acaecimiento externo ajeno a esa actividad; (ii) hay caso fortuito cuando la causa del daño es desconocida; (iii) la esencia del caso fortuito está en la imprevisibilidad, y la de la fuerza mayor en la irresistibilidad, y (iv) el caso fortuito se relaciona con acontecimientos provenientes del hombre y la fuerza mayor a hechos producidos por la naturaleza

De manera más reciente ha insistido la Sala en la distinción entre fuerza mayor y caso fortuito basada en el origen de la causa: “Se ha dicho que la fuerza mayor es causa extraña y externa a la esfera jurídica del demandado; se trata de un hecho conocido, irresistible e imprevisible, que es ajeno y exterior a la actividad o al servicio que causó el daño. El caso fortuito, por el contrario, proviene de la estructura de la actividad de aquél, y puede ser desconocido, permanecer oculto, y en la forma que ha sido definido, no constituye una verdadera causa extraña, con virtualidad para suprimir la imputabilidad del daño<sup>7</sup>, cuando éste obedece a la concreción del riesgo””

## 5. Carga de la prueba

Como entidad estatal debe prevalecer como estrategia de defensa demostrar que:

- Si existía señalización
- La señalización era adecuada de conformidad con lo establecido en el manual de señalización vial
- Se contaba con un Plan de Manejo de Trafico PMT
- Se realizaron verificaciones por parte del supervisor designado del PMT

En caso de que requiera mayor refuerzo de los elementos de defensa debe evaluarse la posibilidad de:

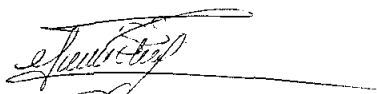
- Peritaje técnico
- Fotos nocturnas para probar que las señales no tenían *retro-reflexión*.
- verificación de PMT realidad en el sitio

## 6. Recomendaciones

- Solicitar dentro de los estudios previos la necesidad de contar con un Plan de Manejo de Trafico para toda obra que requiera intervención de vías

- En el contrato de obra establecer una penalidad ante el incumplimiento grave por la no implementación del PMT
- El supervisor del contrato verificar que se cuenta con el PMT antes de iniciar la obra
- Exigir que el contratista de obra designe a una persona plenamente identificada que estará encargada de realizar la verificación continua del cumplimiento del PMT
- Dentro de las labores de supervisión que realice la persona encargada de verificar el cumplimiento del PMT, debe existir un Registro Fotográfico Diario (día y noche) para demostrar el criterio de visibilidad y retroreflexión.
- Dentro del PMT se debe incluir un Plan de Contingencia con un tiempo de respuesta máximo para reponer señales que sean retiradas o dañadas, garantizando la continuidad del servicio.
- Verificar que se encuentre realizando la supervisión continua del cumplimiento del PMT
- Pedir la actualización o modificación del PMT de acuerdo con las necesidades presentes en el sitio
- Cuando la demanda o solicitud de conciliación prejudicial ya haya sido interpuesta se requiere que la dependencia involucrada presente un informe detallado con las correspondientes evidencias del cumplimiento de PMT, y demás elementos de defensa que tenga a consideración sean relevantes para el municipio.
- Ante la carga probatoria adjunta a la demanda, el municipio está en la obligación de demorar la idoneidad de la señalización.
- Ante una concurrencia de culpas, la entidad debe evaluar las estrategias de defensa mas adecuadas para evitar un detrimento patrimonial.

Atentamente,



SORAIDA LEONOR MUÑOZ

Asesora Jurídica del Despacho Contratista