



145

2323504

10 FEB 2020

3:42 pm

WJ



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

Bogotá D.C., 04-02-2020

Doctor:
CESAR MAURICIO PALOMINO BELTRAN
Juez
Juzgado Segundo Administrativo Oral del Circuito de Buga.
Valle del Cauca
E. S. D.

REFERENCIA: CONTESTACIÓN DEMANDA
DEMANDANTES: JESUS OVEIMAR HOYOS GARCIA, CLARA HOYOS GARCIA, EBLIN SHIRLEY HOYOS ARIZA en nombre propio y en representación de su menor hija SARITA HOYOS ARIZA, ERIKA VIVIANA VILLAMIL HOYOS, JENNIFER JULIETH VILLAMIL HOYOS, JOSESMAR HOYOS RODRIGUEZ en nombre propio y en representación de su menor hija SALOME HOYOS RODRIGUEZ, DORA RODRIGUEZ CUBILLOS, IRMA ALEXANDRA HOYOS RODRIGUEZ en nombre propio y en representación de sus menores hijos BRAYNER MATEO, MARIA JOSE Y SARA JULIANA MORENO HOYOS, JOSE LUIS HOYOS GRISALES.
DEMANDADOS: NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIA – MUNICIPIO DE BUGALAGRANDE – MUNICIPIO DE SEVILLA – SERTECNICAS S.A.S.
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA
RADICACIÓN: 2019-00063

ANDRES FELIPE RENGIFO VALDERRAMA, mayor de edad, domiciliado en Bogotá, D.C., identificado con cédula de ciudadanía No 94.073.808 expedida en Cali (Valle del Cauca), abogado en ejercicio con Tarjeta Profesional No. 243.348 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en calidad de apoderado del Ministerio de Transporte, según poder debidamente conferido por la Jefe de la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte, el cual anexo; y estando dentro de los términos de ley, me permito presentar escrito de CONTESTACIÓN A LA DEMANDA, por lo cual solicito el otorgamiento de personería conforme al poder aportado, para actuar dentro del presente proceso, basado en las siguientes consideraciones:

Esquema de contestación de la demanda; Pronunciamiento:

- I. Frente a las pretensiones.
- II. Frente a los hechos u omisiones expuestos en la Demanda.
- III. Excepciones de la parte demandada.
- IV. Pruebas.
- V. Fundamentación fáctica y Jurídica de la Defensa.
- VI. Peticiones de la parte demandada.
- VII. Anexos.
- VIII. Notificaciones.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

I. FRENTE A LAS PRETENSIONES.

Me opongo a todas y cada una de las pretensiones de la demanda por carecer de fundamento legal y fáctico con relación al Ministerio de Transporte, de conformidad con los argumentos que se expondrán en el acápite de los hechos y las excepciones, y por consiguiente desde el inicio del proceso, se solicita denegar las suplicas de la misma respecto a mi representada.

Igualmente me opongo a que se hagan las declaraciones y condenas solicitadas por la parte demandante, en contra del Ministerio de Transporte, toda vez que no es la autoridad competente para ser vinculada al presente proceso por carencia de competencia funcional y por ende de responsabilidad alguna, en consecuencia solicitó sean negadas en su totalidad al demandante las pretensiones propuestas respecto de este Ministerio, por cuanto esta cartera no tiene ningún tipo de responsabilidad en el accidente relacionado en los hechos de la demanda, máxime que dicha vía está a cargo funcionalmente de autoridad administrativa distinta al Ministerio, entidades que gozan de autonomía administrativa, presupuestal y de representación, por tanto no debió vincularse al presente proceso a la cartera Ministerial.

PRIMERA: Me opongo rotundamente a cualquier tipo de declaración de responsabilidad administrativa, extracontractual o de declaratoria de presunta falla en el servicio respecto de esta cartera Ministerial, frente a los hechos ocurridos el día 25 de julio de 2017 donde lamentablemente murió OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCÍA, en un accidente de tránsito cuando conducía la motocicleta VZI – 413, en el sector de Ventiadero vía del Corregimiento Uribe al Corregimiento Pailarriba, en el trayecto que va del municipio de Bugalagrande a Sevilla, Valle del Cauca.

SEGUNDA: Me opongo a cualquier tipo de condena por perjuicios morales, salud y alteraciones a las condiciones de existencia por hechos relacionados con el accidente de tránsito formulado por todos los demandantes, por no tener el Ministerio a su cargo la vía, por no tratarse de un asunto sujeto a su responsabilidad y por tratarse de la propia falta del deber objetivo de cuidado, al conducir el automotor accidentado.

2.1. Me opongo a cualquier tipo de condena por perjuicios morales o daños a la moral, por el padecimiento de JESÚS OVEIMAR HOYOS GARCÍA, hijo de Teresa de Jesús García y José María Hoyos, hermano de OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCÍA.

2.2. Me opongo a cualquier tipo de condena por perjuicios morales o daños a la moral, por el padecimiento de CLARA HOYOS GARCÍA, hija de Teresa de Jesús García y José María Hoyos, hermana de OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCÍA.

2.3. Me opongo a cualquier tipo de condena por perjuicios morales o daños a la moral, por el padecimiento de EBLIN SHIRLEY HOYOS ARIZA, hija de OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCÍA, SARITA HOYOS ARIZA, hija de EBLIN SHIRLEY HOYOS ARIZA, nieta de OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCÍA.

2.4. Me opongo a cualquier tipo de condena por perjuicios morales o daños a la moral, por el padecimiento de ERIKA VIVIANA VILLAMIL HOYOS, hija de EBLIN SHIRLEY HOYOS ARIZA, nieta de OSCAR ALBERO HOYOS GARCÍA.

2.5. Me opongo a cualquier tipo de condena por perjuicios morales o daños a la moral, por

2



146

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

el padecimiento de JENNIFER JULIETH VILLAMIL HOYOS, hija de EBLIN SHIRLEY HOYOS ARIZA, nieta de OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCÍA.

2.6. Me opongo a cualquier tipo de condena por perjuicios morales o daños a la moral, por el padecimiento de JOSESMAR HOYOS RODRÍGUEZ, hijo de OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCÍA, SALOME HOYOS RODRÍGUEZ, hija de JOSESMAR HOYOS RODRÍGUEZ, nieta de OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCÍA.

2.7. Me opongo a cualquier tipo de condena por perjuicios morales o daños a la moral, por el padecimiento de DORA RODRÍGUEZ CUBILLOS quien según se relaciona convivió con OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCÍA.

2.8. Me opongo a cualquier tipo de condena por perjuicios morales o daños a la moral, por el padecimiento de IRMA ALEXANDRA HOYOS RODRÍGUEZ Hija.

2.9. Me opongo a cualquier tipo de condena por perjuicios morales o daños a la moral, por el padecimiento de BRAYNER MATEO MORENO HOYOS Nieto.

2.10. Me opongo a cualquier tipo de condena por perjuicios morales o daños a la moral, por el padecimiento de MARIA JOSÉ MORENO HOYOS Nieta.

2.11. Me opongo a cualquier tipo de condena por perjuicios morales o daños a la moral, por el padecimiento de SARA JULIANA MORENO HOYOS hija.

2.12. Me opongo a cualquier tipo de condena por perjuicios morales o daños a la moral, por el padecimiento de JOSÉ LUIS HOYOS GRISALES sobrino.

TERCERA, CUARTA, QUINTA, SEXTA, SEPTIMA: Se resalta que el traslado allegado a este Ministerio, el apoderado omitió adecuarlo a la demanda por la cual se evidencian las pretensiones de la solicitud de conciliación, por lo cual se procede a manifestar que me opongo a cualquier tipo de declaración de responsabilidad administrativa y extracontractual por los supuestos perjuicios por la omisión de mantenimiento de la vía y la falta de señalización según el demandante, en cuanto el Ministerio no tiene a su cargo, ni construye carreteras desde la expedición de la ley 64 de 1967 y demás disposiciones vigentes sobre la materia y mucho menos por perjuicios morales, a raíz del accidente sufrido por el demandante cuando conducía el día 25 de julio de 2017 una motocicleta de su propiedad de placas CUP – 03E, en el sector de Ventiadero vía del Corregimiento Uribe al Corregimiento Pailarriba, en el trayecto que va del municipio de Bugalagrande a Sevilla, Valle del Cauca.

Por los mismos fundamentos anteriores, no es procedente el reconocimiento de perjuicios materiales de ninguna naturaleza en favor de los demandantes por parte del Ministerio de Transporte.

En conclusión me opongo a las pretensiones elevadas en la demanda, en la medida que el Ministerio de Transporte no debe ser condenado por los hechos y pretensiones expuestos en el libelo demandatorio, básicamente al configurarse en su favor la falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho y material.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

II. FRENTE A LOS HECHOS U OMISIONES.

PRIMERO. No es posible corroborar la información, toda vez que se omitió allegar con el traslado de la demanda los documentos que acrediten dicha situación.

SEGUNDO. No es posible corroborar la información, toda vez que se omitió allegar con el traslado de la demanda los documentos que acrediten dicha situación.

TERCERO. No es posible corroborar la información, toda vez que se omitió allegar con el traslado de la demanda los documentos que acrediten dicha situación.

CUARTO. No es posible corroborar la información, toda vez que se omitió allegar con el traslado de la demanda los documentos que acrediten dicha situación.

QUINTO. No es posible corroborar la información, toda vez que se omitió allegar con el traslado de la demanda los documentos que acrediten dicha situación.

SEXTO. No es posible corroborar la información, toda vez que se omitió allegar con el traslado de la demanda los documentos que acrediten dicha situación.

SEPTIMO. No es posible corroborar la información, toda vez que se omitió allegar con el traslado de la demanda los documentos que acrediten dicha situación.

OCTAVO. No es posible corroborar la información, toda vez que se omitió allegar con el traslado de la demanda los documentos que acrediten dicha situación.

NOVENO. No es posible corroborar la información, toda vez que se omitió allegar con el traslado de la demanda los documentos que acrediten dicha situación.

DECIMO. No es posible corroborar la información, toda vez que se omitió allegar con el traslado de la demanda los documentos que acrediten dicha situación.

DECIMO PRIMERO. No es posible corroborar la información, toda vez que se omitió allegar con el traslado de la demanda los documentos que acrediten dicha situación.

DECIMO SEGUNDO. No es posible corroborar la información, toda vez que se omitió allegar con el traslado de la demanda los documentos que acrediten dicha situación.

DECIMO TERCERO. No es posible corroborar la información, toda vez que se omitió allegar con el traslado de la demanda los documentos que acrediten dicha situación.

DECIMO CUARTO. No es posible corroborar la información, toda vez que se omitió allegar con el traslado de la demanda los documentos que acrediten dicha situación.

DECIMO QUINTO. No es posible corroborar la información, toda vez que se omitió allegar con el traslado de la demanda los documentos que acrediten dicha situación.

4



147

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

DECIMO SEXTO. Es cierto.

DECIMO SEPTIMO. Corresponde al Instituto Nacional de Vías – INVIAS y al Municipio de Sevilla y al Departamento del Valle del Cauca proporcionar dicha información para corroborar o denegar dicha situación por sus competencias funcionales.

DECIMO OCTAVO. Lo manifestado en este hecho debe ser resuelto por aquellas entidades que funcionalmente tienen a cargo la infraestructura de la vía y su correspondiente mantenimiento, siendo necesario resaltar lo manifestado por el hoy demandante en su hecho No. décimo sexto en el que expresamente relaciona que la vía se encuentra a cargo del departamento del valle del cauca.

DECIMO NOVENO. Es una apreciación del demandante que debe ser demostrada en sede judicial.

VIGESIMO. Es una apreciación del demandante que debe ser demostrada en sede judicial.

VIGESIMO PRIMERO. Es aparentemente cierto, como se desprende de la demanda.

VIGESIMO SEGUNDO. Es aparentemente cierto, como se desprende de la demanda.

VIGESIMO TERCERO. Es aparentemente cierto, siendo necesario resaltar que dicha situación fue uno de los posibles factores originadores del accidente, concretamente aterrizándose al hecho de un tercero, cuando el vehículo de placas VZI – 413 conducido por el señor JAIR JARAMILLO DARAVINA, realiza una maniobra imprudente de adelantamiento que generó el trágico accidente.

VIGESIMO CUARTO. Es muy posible que el accidente fuese generado por la imprudencia del conductor del vehículo VZI – 413, pero igualmente se debe estudiar los medios probatorios de la demanda para establecer la velocidad a la que iba el conductor de la motocicleta que desafortunadamente falleció en el lugar.

VIGESIMO QUINTO. Es una apreciación del demandante que debe ser demostrada en sede judicial.

III. EXCEPCIONES.

Además de todas aquellas que, de conformidad con el artículo 175 del Código Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo encuentre probadas el Honorable Juez, y las que para el efecto señale el CGP propongo las siguientes:

3.1. PREVIA: FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

Mi representada debe ser exonerada de toda responsabilidad por los presuntos perjuicios materiales y morales reclamados por el demandante por cuanto se configura la falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho como presupuesto procesal de la demanda y material frente al Ministerio de Transporte, toda vez que el demandante no puede exigirnos el cumplimiento de unas obligaciones sobre las cuales la Entidad no tiene asignada función.

Como quedó demostrado por el mismo apoderado de la parte demandante, no puede ser responsable el Ministerio de Transporte y disponer que sea vinculado para la condena que se pretende, máxime que aporta prueba de la calidad de la vía donde ocurrió el accidente, se trata de una vía que comunica al corregimiento Uribe del Municipio de Bugalagrande con el Municipio de Sevilla en el Valle del Cauca, Código 4002A, categoría de segundo nivel, por lo cual es competencia del Departamento del valle del Cauca.

La prueba que allega el extremo demandante establece en primer lugar se trata de una vía del orden Departamental en la cual no tiene injerencia alguna el Ministerio de Transporte. Constituyéndose la presente excepción previa.

Consecuente con lo anterior, el Consejo de Estado en sentencia del 30 de marzo de 1990, expediente 3510 manifestó: "(refiriéndose a la falta de legitimación en la causa por pasiva)

" En materia Administrativa para determinar el sujeto pasivo de la relación procesal se debe distinguir si se trata de un acto o de una actividad material; de tal suerte, en el supuesto que sea un acto administrativo no se presenta ninguna dificultad, pues debe ser demandada la entidad que dicto el acto, mientras que tratándose de conductas materiales debe determinarse a cargo de qué entidad estaba la obligación (especificada en la ley o el reglamento que precisa las funciones de cada ente administrativo) que resulto incumplida."

El Ministerio de Transporte no debe ser sujeto o parte dentro del presente medio de control, toda vez que no está legitimado o llamado a oponerse a las pretensiones de la demanda en razón a que las atribuciones legales del ente rector y promotor de políticas del sector que le fueron conferidas en el acto de su creación y demás disposiciones modificatorias de su estructura, no le atribuyen competencia funcional relacionada con la situación fáctica de la demanda y por lo tanto no existe razón procesal por parte del actor en vigencia del artículo 159 del CPACA para pretender vincular al Ministerio de Transporte en este proceso, cuando lo que se pretende demostrar es la responsabilidad del Estado, con ocasión del daño que se pretende imputar por las supuestas falencias en su infraestructura y el reconocimiento de los perjuicios el accidente de tránsito acaecido en una vía del orden Departamental.

Ahora frente a la excepción propuesta, el Legislador Colombiano optó por una relación taxativa, no enunciativa de las excepciones previas (numerus clausus), con la finalidad de dar certeza y seguridad a la relación jurídica procesal, evitando que se crearan otros "hechos exceptivos, por vía de interpretación

El C.P.A.C.A. no definió ni reguló las excepciones previas. Sólo trata la posibilidad de formularlas por el demandado y su decisión en la audiencia inicial, luego en los otros aspectos, no regulados por el C.P.A.C.A. y que sean compatibles con el proceso contencioso

6



148

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

administrativo, deberá acudir al C.G.P.

Son hechos constitutivos de excepciones previas: la falta de legitimación en la causa, la ineptitud de la demanda por falta de requisitos formales o indebida acumulación de pretensiones entre otras.

Así el artículo 180.6, permite entonces proponer y decidir cómo excepciones previas, la cosa juzgada, la caducidad, la transacción, la prescripción extintiva, la falta de legitimación en la causa y la conciliación.

Las cuatro primeras, conocidas como excepciones mixtas (*), la falta de legitimación en la causa entonces establece la norma de manera taxativa que pueden formularse y decidirse como excepción previa, lo que apareja que si se demuestran, el órgano jurisdiccional debe declararlas probadas y dar por terminado el proceso en la audiencia inicial o excluir en la misma, a la parte que acredite esta excepción, como en este caso al Ministerio de Transporte.

Se encuentra demostrado incluso por el mismo actor que se trata de una vía del orden Departamental y no del Ministerio de Transporte quien carece de esta función.

Así las cosas de manera respetuosa se solicita la desvinculación de una de las partes llamadas al mismo, es decir este Ministerio de Transporte por configurarse la excepción previa de falta de legitimación en la causa por pasiva, aplicable al presente proceso.

Esta solicitud se eleva teniendo en cuenta que la etapa procesal para decidir las excepciones previas, es donde se convalida y donde prima el principio de preclusión y convalidación del proceso y de desvinculación de las partes, cuando exista prueba de que la entidad demandada no es a la que corresponde la obligación funcional y a pesar de la vinculación de hecho por considerarlo así la parte demandante quien por error insiste en su vinculación el juez del proceso en la audiencia inicial tiene la facultad de desvincularlo, en especial cuando con fundamento legal está acreditado que el Ministerio de Transporte no tiene la función supuestamente omitida, ni la competencia para la ejecución contractual, mantenimiento o intervención de la malla vial, o para desarrollar labores preventivas en las que deba responder por presuntas fallas del servicio en la infraestructura vial departamental o nacional. Funciones que son propias de otras entidades así como de la labor de seguridad y prevención vial en caso de ejecutarse obras viales, situación fáctica en la que no interviene el Ministerio de Transporte.

En recientes pronunciamientos el Consejo de Estado ha manifestado lo siguiente: Consejero Ponente: JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA Bogotá, D.C., catorce (14) de marzo de dos mil doce (2012) Radicación: 76001-23-25-000-1997-03056-01 (22.032)

“En la verificación de los presupuestos procesales materiales o de fondo, dentro de los cuales se encuentra la legitimación en la causa, compete a la Sala analizar la legitimidad para obrar dentro del proceso de la parte demandada y su interés jurídico, pues la legitimación en la causa constituye una condición anterior y necesaria, entre otras, para dictar sentencia de mérito favorable al demandante o a las demandadas⁸.”



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

Con relación con la naturaleza jurídica de la noción de legitimación en la causa, en sentido amplio, la jurisprudencia constitucional se ha referido a ella, como la "calidad subjetiva reconocida a las partes en relación con el interés sustancial que se discute en el proceso";⁹ de forma tal, que cuando una de las partes carece de dicha calidad o condición, no puede el juez adoptar una decisión favorable a las pretensiones demandadas¹⁰.

Entendido así el concepto de legitimación en la causa, es evidente que cuando ella falte, bien en el demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria, sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra las que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la obligación correlativa alegada.

Ahora bien, también ha sostenido la Sala que la legitimación en la causa puede ser de hecho cuando la relación se establece entre las partes por razón de la pretensión procesal, es decir, de la atribución de una conducta que el demandante hace al demandado en su demanda, o material frente a la participación real de las personas en el hecho origen de la formulación de la demanda, independientemente de que dichas personas hayan demandado o hayan sido demandadas, por lo cual la ausencia de esta clase de legitimación, no constituye una excepción de fondo porque no enerva la pretensión procesal en su contenido, sino que es una condición anterior y necesaria para dictar sentencia de mérito, sin que el estar legitimado en la causa otorgue el derecho a ganar, lo que sucede aquí es que si la falta recae en el demandante, el demandado tiene derecho a ser absuelto, no porque él haya probado un hecho que enerve el contenido material de las pretensiones, sino porque quien lo atacó no es la persona que frente a la ley tiene el interés sustantivo para hacerlo – no el procesal –; si la falta de legitimación en la causa es del demandado al demandante se le negarán las pretensiones, no porque los hechos en que se sustenten no le den el derecho, sino porque a quien se las atribuyó no es el sujeto que debe responder, y, por eso, el demandado debe ser absuelto.¹²"

Sobre la falta de legitimación en la causa igualmente se ha pronunciado el Consejo de Estado en los siguientes términos, en relación con el Ministerio de Transporte:

*"Consejero Ponente: JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA
Bogotá, D.C., catorce (14) de marzo de dos mil doce (2012)
Radicación: 76001-23-25-000-1997-03056-01 (22.032)*

"Respecto del Ministerio de Transporte, quien alegó dentro de su contestación de la demanda la falta de legitimación, se tiene que de acuerdo con la Ley 64 de 1967 se creó el Fondo Nacional Vial como un establecimiento público del orden nacional, con el objeto de construir, conservar y mantener las carreteras nacionales. Desde entonces, el Ministerio de Transporte no ha construido carreteras, toda vez que el órgano ejecutor era el Fondo Vial Nacional. Adicionalmente, mediante el Decreto 2171 de 1992 se reorganizó el sector transporte y se reestructuró el Fondo Vial Nacional por el "Instituto Nacional de Vías - INVÍAS" (Art. 52), cuyo objeto es ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación, en lo que refiere a carreteras (art. 53), por lo cual es acertado considerar que no existe en cabeza del Ministerio de Transporte legitimación en la causa por pasiva."



149

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA
SUBSECCIÓN A

CONSEJERO PONENTE: CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA

Bogotá, D.C., siete (7) de marzo de dos mil doce (2012)

Expediente: 66001-23-31-000-1998-00284-01(22380)

Actor: Jaime Humberto Navia López y otros

Demandados: Nación-Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías, INVÍAS

“El Tribunal Administrativo de Risaralda declaró probada la falta de legitimación en la causa por pasiva de la Nación-Ministerio del Transporte, por estimar que la construcción, mantenimiento y señalización de las vías nacionales le corresponde al INVÍAS y no al citado Ministerio. La Sala comparte la decisión anterior, pues, según el Decreto 2171 de 1992, aplicable para la época de los hechos, al Ministerio del Transporte le correspondía la coordinación y articulación general de las políticas de los organismos y dependencias que integraban el sector transporte, conforme a las orientaciones del Gobierno Nacional. Dicho decreto ordenó, además, la reestructuración del Fondo Vial Nacional, el cual se convirtió en el Instituto Nacional de Vías, INVÍAS, establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Transporte y encargado de la construcción, conservación, mantenimiento y señalización de las vías. (...) teniendo en cuenta que la construcción del viaducto Pereira-Dosquebradas estuvo a cargo del INVÍAS, al igual que lo está su mantenimiento, resulta ajustada a derecho la decisión proferida por el Tribunal Administrativo de Risaralda, mediante la cual declaró probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva de la Nación-Ministerio de Transporte.”

El CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCER, Bogotá D.C., cuatro (4) de octubre de dos mil siete (2007), Consejero ponente: ENRIQUE GIL BOTERO, Radicación número: 47001-23-31-000-1996-05001-01 al respecto manifestó:

“Finalmente, la Sala tiene por probada la excepción de falta de legitimación en causa por pasiva, presentada por la Nación – Ministerio de Transporte, en atención a que de acuerdo con la ley 64 de 1967 y el decreto 2171 de 1992, las funciones de construir, conservar y mantener las carreteras nacionales, corresponde al INVIAS y no al Ministerio de Transporte como erróneamente lo consideró la parte demandante.”

Si estas consideraciones jurisprudenciales se adoptaron en casos en los cuales se trataba de vías nacionales, con mayor razón cuando se trata de vías del orden territorial o departamental.

Existe entonces la falta de legitimación en la causa por pasiva para el Ministerio de Transporte en razón a que por disposición legal o normativa, no tiene a cargo la construcción o mantenimiento de vías desde el año 1967 cuando se denominaba Ministerio de Obras Públicas y Transporte, en consecuencia a través de la estructuración funcional de lo que hoy es el Ministerio de Transporte no tiene labores operativas, de ejecución, ni de contratación, ni de construcción o mantenimiento de las vías y tampoco tiene competencia para instalar señalización vial en carreteras de ninguna categoría. Por lo anterior se solicita

9



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

respetuosamente declarar la falta de legitimación en la causa por pasiva a favor del Ministerio de Transporte excluyéndolo del proceso desde la audiencia inicial pues se encuentra probada la calidad de la vía departamental y es un error del demandante la vinculación del Ministerio de Transporte.

3.2. ROMPIMIENTO DEL NEXO CAUSAL

No existe un nexo causal entre los hechos y las funciones y competencias del Ministerio de Transporte, con el daño que se le reclama.

El despacho al analizar detenidamente el contenido de la demanda y la documentación aportada por el actor, queda demostrado con la misma demanda y soportes probatorios adjuntos que no hay una relación de causalidad entre los hechos presentados por el actor y las funciones del Ministerio de Transporte, ya que fácilmente se deduce que un elemento primordial de cualquier régimen de responsabilidad es el vínculo entre el hecho dañoso y las competencias asignadas a la autoridad pública que se considera como causante del daño es en relación con estas competencias y en ese sentido hablar de la acción o la omisión.

El actor tampoco identifica a lo largo de su escrito de demanda, ni de ella se pueden concluir, ninguno de los elementos de responsabilidad que deben estar presentes cuando se instaura la acción de reparación directa frente al Ministerio, le basta con enunciar en los fundamentos de derecho que: el accidente es resultado de una falla en la prestación del servicio público por parte de las entidades demandadas, debido a la falta de mantenimiento y señalización de la vía pública, afirmación que no es suficiente para endilgar responsabilidad a mi poderdante, cuando este mantenimiento o actividad, no se encuentra a su cargo.

Es claro también que no se evidencia en esta demanda argumento alguno que demuestre que la presunta falla o falta del servicio que el actor reclama, sea imputable al Ministerio de Transporte, como tampoco hace referencia a este último en sus argumentos.

Ahora No basta afirmar que la falta de mantenimiento o señalización sea la situación fáctica causante del daño, sino probar la existencia del daño en su verdadera relación causa efecto, situación que no se evidencia del material probatorio aportado con la demanda, simplemente se señala como causa una vía que supuestamente no cumplía con las medidas establecidas, pero evidentemente se observa una muy posible causa el hecho de un tercero y la impericia o imprudencia del conductor, lo que no obsta en reconocer por el accionante, una posible violación al deber objetivo de cuidado como conductor de la motocicleta accidentada.

El vehículo con el que colisiono la motocicleta no se ve que haya traspasado en su totalidad la doble línea, lo que podría generar un margen de duda en establecer si el accidentado viajaba a una velocidad no permitida.

De lo anterior se podría inferir que el conductor no tomo la debida previsión o precaución en esta vía, perdiendo por las mismas circunstancias anotadas la capacidad de control del citado vehículo y que de haber reducción de velocidad con la debida anticipación, se habría evitado el lamentable accidente, que lleva sin duda no solo a determinar la existencia de un



190

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

posible error humano, sino también de un descuido del propietario del motocicleta en la actividad de riego como es conducir, es decir que se trata de un hecho concurrente de un tercero.

Por ello como hecho probable del accidente, sin duda lo constituye la velocidad y las posibles circunstancia de frenado intempestivo en una vía, circunstancias que hacen sin duda perder en su reacción el control de la moto en una actividad que por todos es conocida de riesgo y que al confluir lamentablemente con las demás circunstancias, acarrea las consecuencias señaladas en la situación fáctica.

Es de resaltar que en la demanda se individualiza claramente quien tiene la función de construcción y contractualmente de mantenimiento y señalización vial, sin que implique ello responsabilidad de esas entidades y particulares, no obstante por al involucrar al Ministerio de Transporte junto con las otras entidades a cargo de la vía, sin entender cómo actúa cada una dentro de la administración, no es válido en el desarrollo de una demanda y contraria los postulados del artículo 159 del C.P.A.C.A. donde se suprimió la Nación como lo señalaba el C.C.A., como objeto de demanda. Para limitarlo actualmente a la entidad, órgano u organismo estatal a cargo de la actividad específica funcional y no a todo el sector, por lo que procede la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva concomitante, con el rompimiento de un nexo causal con esta entidad.

De acuerdo con lo expuesto en el capítulo de defensa, es claro que la misma ley le ha asignado la función de señalar las vías y las obras a cada ente dependiendo del orden que tenga la mencionada vía, y también señalada la responsabilidad de los terceros, sin que por ello se pueda concluir que el Ministerio de Transporte como órgano rector de políticas en materia de transporte y su infraestructura tenga como función señalar vías o realizar su mantenimiento, por lo tanto está sola razón de orden legal en si misma genera el rompimiento del nexo causal de los hechos respecto del Ministerio de Transporte y en consecuencia, no hay responsabilidad que se pueda predicar o imputar a mi defendido Ministerio de Transporte a título de falla en el servicio.

3.3. INEXISTENCIA DE LA POSIBLE OBLIGACION Y POR ENDE DE LA RESPONSABILIDAD POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE.

No existe responsabilidad de ninguna naturaleza en mi representada respecto del caso ahora impetrado. Por cuanto la función de construcción, conservación, mantenimiento de vías son labores no imputables, o de responsabilidad, es decir no imputables en cabeza del Ministerio de Transporte, por cuanto en relación con las funciones de orden legal de este Ministerio, no posee las funciones de contratar la construcción de vías de cualquier orden desde el año 1967, no tiene la facultad de mantener las mismas y tampoco es el competente en la instalación de las señales de tránsito, esta es competencia de los órganos facultados para estos casos acorde a la calidad de la vía donde ocurra el suceso como taxativamente lo contemplan las normas de transporte y tránsito.

El Ministerio de Transporte se encuentra desligado entonces de cualquier obligación, puesto que su competencia funciones y actividad, nada tienen que ver con los hechos narrados en la demanda.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

3.4. HECHO DE UN TERCERO Y CULPA CONCURRENTENTE DE LA VICTIMA.

El factor humano: Es bien conocida la gran incidencia del factor humano (conductor o peatón) en el desencadenamiento de los accidentes, ya que en la inmensa mayoría de los accidentes se registra en algún momento un fallo humano.

Responsabilidad del factor humano en los accidentes: La responsabilidad del factor humano en la producción de accidentes se cifra en la primera posición de los casos.

Las causas hay que buscarlas en diversos factores, destacando por encima de los demás las causas psíquicas, la búsqueda del riesgo, causas físicas, falta de respeto a las Normas de Tránsito y a deficiencias en la percepción.

La velocidad excesiva, es la que tiene el privilegio de ocupar el primer lugar dentro de las causales de accidentes a nivel mundial ya que la velocidad influye de cuatro maneras en la ocurrencia de accidentes del tránsito:

- Aumenta la distancia recorrida por el vehículo desde el momento en que el conductor detecta una emergencia hasta que reacciona.

- Aumenta la distancia necesaria para detener el vehículo desde que se reacciona ante una emergencia.

- La severidad del accidente aumenta exponencialmente con la velocidad de impacto. A 50 Km/h. el riesgo de sufrir lesiones graves para un pasajero del asiento delantero, es tres veces mayor que a 30 Km/h.

A 65 Km/h. el riesgo es cinco veces mayor que a 30 Km/h.

Los vehículos (Motocicletas) y pasajeros que circulan por una vía tienen energía cinética, la que aumenta con la velocidad y se disipa en una colisión.

Cuanto mayor sea la energía que deba ser disipada, mayor es la posibilidad de lesiones graves y muerte.

El problema está, por tanto, en ir a una determinada velocidad, pero con capacidad de control sobre la misma, máxime cuando se transita en un vehículo de dos (2) ruedas.

Trasladando tal aseveración al ámbito del Tránsito Terrestre, la anterior deducción es igualmente aplicable, pues el conductor de un vehículo debe ir siempre a una velocidad que le permita controlar y detenerse con seguridad ante cualquier incidente, máxime en aproximaciones zonas con deterioro vial y mucho más de acuerdo con las condiciones del vehículo conducido y/o cuando se trata de vías con huecos o rizados parciales.

El exceso de velocidad reduce el tiempo que tiene el conductor ante un imprevisto, tiempo que le permite evitar un accidente mediante alguna acción evasiva, como por ejemplo frenar



151

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

con precaución y previsión sobre la actividad de riesgo.

La hipótesis del exceso de velocidad se evidencia del mismo informe del accidente de tránsito pues se trataba de una vía recta, tomada en horas de la mañana, vía sobre la que presumiblemente no se conducía con las precauciones debidas, todo lo contrario al tomarse de manera rápida y al frenar de manera fuerte frente a la observancia de rizados parciales, constituye una causa influyente en el la situación fáctica acaecida, independientemente de existir un posible riesgo de leves hundimientos en la vía como se señala en la demanda. El factor humano de imprudencia constituye el factor determinante del accidente, donde la experiencia en el tiempo de conducción, si no se tomaban las precauciones del caso, hasta el más experto motociclista, no lo libraba del volcamiento del vehículo tipo motocicleta.

Las tradicionalmente denominadas causales eximentes de responsabilidad entre ellas el hecho determinante de un tercero se constituye en este caso y da lugar a que devenga 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; (ii) su imprevisibilidad y (iii) su exterioridad respecto del demandado, extremos en relación con los cuales la jurisprudencia del Consejo de Estado ha sostenido lo siguiente: "a efectos de que operen los mencionados eximentes de responsabilidad (hecho de la víctima o de un tercero), es necesario aclarar, en cada caso concreto, si el proceder activo u omisivo de aquellos tuvo, o no, injerencia y en qué medida, en la producción del daño.

En ese orden de ideas, resulta dable concluir que para que dichas causales eximentes de responsabilidad puedan tener plenos efectos liberadores respecto de la responsabilidad estatal, resulta necesario que la conducta desplegada por la víctima o por un tercero sea tanto causa del daño, como la raíz determinante del mismo."

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, en esta caso el Ministerio de Transporte.

En ese orden de ideas, resulta dable concluir que dicha causal eximente de responsabilidad tiene plenos efectos liberadores respecto de la responsabilidad estatal del Ministerio de Transporte, ya que jurídicamente no tiene injerencia ni en la construcción de la vía a cargo del Departamento, ni en el accidente, ni en el mantenimiento y cuidado de la vía, ni en el actuar voluntario e implícito del conductor de la motocicleta accidentada, ni en el del conductor del vehículo que chocó contra la motocicleta, que posiblemente infringe normas de precaución y debido cuidado, y asume por imprudencia su propio riesgo, ya que de ir a baja velocidad, habría con pericia controlado su motocicleta y superado la situación de las presentes diligencias.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

3.5. INEXISTENCIA DE FALLA EN EL SERVICIO

Normalmente cuando se trata de establecer la responsabilidad de la Nación a través de alguno de los entes del Estado, como en este caso ocurre con el Ministerio de Transporte, se habla de la existencia de falla en el servicio, esta situación se presenta cuando el Estado o uno de sus agentes incurre por acción u omisión en la presencia u omisión de actos a los cuales se encuentra por ley obligado a realizar o dejar de hacer, con la producción consecencial de un acto dañoso para el administrado.

Si se observa la conducta y actuación que frente a los hechos base de esta demanda, tenía que desarrollar el Ministerio de Transporte, no se puede hablar de que este, por su actuar u omisión, hubiese sido la causa eficiente que conllevo el desarrollo de las consecuencias lamentables del mismo, si bien es cierto el Ministerio desarrolla actividades de señalamiento de políticas en materia de transporte, y tránsito no tiene relación alguna con los accidentes de tránsito.

Es más, basado en el relato de los hechos de la demanda, vemos que estamos frente a dos situaciones dignas de analizar, la primera la posible culpa de la víctima, la cual en este caso se presenta cuando el señor OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCIA, conduce su vehículo posiblemente de manera imprudente y sin manejar a una velocidad moderada. La situación anterior nos lleva a la situación de que quien debía haber evitado el accidente eran el propietario y/o el conductor del automotor accidentado, y posiblemente la imprudencia del vehículo contra el cual chocó, quienes si hubiesen guardado el debido cuidado y diligencia en la conducción el hecho trágico que hoy nos convoca no se hubiese presentado.

Por consiguiente, no existe responsabilidad alguna por parte de mi representado Ministerio de Transporte, ya que esta no tiene ningún tipo de obligación en la construcción, mantenimiento o mantenimiento de la vía del orden departamental y muy posiblemente esta no fue la causa efecto del accidente, sino podría plantearse como la falta de prudencia en una actividad de riesgo.

3.6. GENERICA

En ejercicio del artículo 175 y 180 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo solicito decidir cualquier otra que el fallador encuentre probadas sin desconocer la propia responsabilidad de un tercero y/o la falta de imprevisión, y cuidado del conductor accidentado.

Por las razones anotadas se reitera que el Ministerio debe ser absuelto de cualquier tipo de responsabilidad, declararse probada la excepción de FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA, ROMPIMIENTO DEL NEXO CAUSAL, INEXISTENCIA DE LA POSIBLE OBLIGACION Y POR ENDE DE LA RESPONSABILIDAD POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, HECHO DE UN TERCERO Y CULPA CONCURRENTENTE DE LA VICTIMA e INEXISTENCIA DE FALLA EN EL SERVICIO. Y las demás señaladas en el presente escrito contestatorio.

Declaradas estas excepciones a favor del Ministerio se pide archivar las diligencias en su contra.



152

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

4. PRUEBAS.

1. Las que obren en el proceso.
2. No se presenta expediente administrativo al carecer este Ministerio de antecedentes de cualquier orden, por tratarse de asuntos, que no son de su competencia funcional.
3. Solicito comedidamente al Despacho, se tenga en cuenta para el análisis legal y funcional del Ministerio de Transporte, las siguientes disposiciones de orden legal las Leyes 64 de 1967, 105 de 1993, el Decretos 2171 de 1992, 2053 de 2003, 087 de 2011 y el Decretos 2056 de 2003, 1800 de 2003, 4165 DE 2011 normas del orden nacional publicadas en la página web de la Entidad.

5. FUNDAMENTACIÓN FÁCTICA Y JURÍDICA DE DEFENSA.

Es importante señalar que el Ministerio de Transporte, no debe estar vinculado a este proceso materialmente, porque de la lectura de los hechos planteados en la demanda y que debe probar el demandante en el proceso, no tienen relación directa o indirecta con mi representada, por cuanto el Ministerio no ha participado o contribuido a que se den las situaciones planteadas por aquél.

Se demanda el presunto DAÑO ANTIJURIDICO – FALLA EN EL SERVICIO, causado por presunta construcción irregular de la vía, el no mantenimiento de una vía pública del orden Departamental y en ese sentido el extremo demandante debió excluir como parte procesal desde su inicio al Ministerio de Transporte, en aplicación del art 159 del CPACA. Teniendo delimitada funcionalmente la entidad a cargo de la vía.

Se trata, según se desprende de los hechos expuestos, de la inconformidad del accionante por el mal estado de la vía pública que comunica al corregimiento Uribe del Municipio de Bugalagrande con el Municipio de Sevilla en el Valle del Cauca, Código 4002A, categoría de segundo nivel, por lo cual es competencia del Departamento del valle del Cauca.

Situación fáctica que corresponde entonces a una vía del orden departamental no concesionada conforme se probó por la misma parte demandante y donde pretende se dirima judicialmente el reconocimiento y pago de los perjuicios de orden material de lucro cesante y daño emergente, inmateriales, morales y alteración a las condiciones de existencia de los demandantes al considerar afectación de orden económico por el deceso del señor OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCIA, reclamación económica generalizada a todas las entidades demandadas.

En la estructura de las pretensiones que hace el demandante solicita la reparación directa por daño antijurídico, frente a distintas entidades entre las cuales se encuentra LA PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA, EL MINISTERIO DE TRANSPORTE, EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, La GOBERNACION DE CUNDINAMARCA y EL INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA ICCU.

15



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

Analizado lo anterior No es de buen recibo que los demandantes en materia contencioso administrativa, involucren a entidades de todo orden sin conocer su competencia funcional y legal, esperando pescar supuestas responsabilidades movilizandando el aparato estatal indiscriminadamente y en este caso el demandante ni siquiera especifica funcionalmente en cabeza de quien va dirigida la pretensión de pagar los supuestos daños y perjuicios morales y materiales por el accidente de tránsito padecido, en razón a que las pretensiones son generales a todas las entidades convocadas y en contra del espíritu de lo señalado en el artículo 159 del C.P.A.C.A. relacionado con la capacidad y representación.

Es viable aceptar que si se desconoce la entidad, órgano u organismo estatal que debe comparecer para efectos judiciales, se vincule a varias de ellas si su función se relaciona con el objeto de la demanda contencioso administrativa. Pero en los casos en los cuales el mismo accionante tiene prueba de la autoridad encargada del asunto objeto de litigio y aun a sabiendas de ello involucra a entidades órganos u organismos ajenos funcionalmente se genera un desgaste administrativo, judicial y por ende económico innecesario, que sin duda debe generar costas procesales en el caso de pérdidas del proceso.

Frente al desconocimiento mínimo funcional de las entidades involucradas se argumenta de manera en forma indiscriminada con la demanda la reparación del daño o perjuicio en la que incurrieron supuestamente todas las entidades demandadas, por el no mantenimiento de la vía como supuesta causa efecto del daño.

Para el caso objeto de la presente demanda se debe aclarar que el Ministerio de Transporte no es el sujeto o parte del proceso legitimado o llamado para oponerse a las pretensiones de la misma, porque le asiste la falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho y material, ya que no es la entidad ejecutora, ni la administradora de la infraestructura vial de una vía del orden departamental.

Se observa además que estamos frente a la inexistencia de la obligación por cuanto la construcción, diseño, ejecución y mantenimiento de proyectos viales de orden departamental no se encuentran a cargo del Ministerio de Transporte, como tampoco el cuidado, conservación y señalización de la infraestructura vial, ni ninguna de las etapas contractuales.

Legalmente desde la expedición de la Ley 64 de 1967 y su decreto reglamentario 2862 de 1968, la construcción y mantenimiento de las carreteras nacionales quedó a cargo del Fondo Vial Nacional, cuyas funciones fueron reguladas en la Ley 30 de 1982. Posteriormente con el decreto 2171 de 1992 se reorganizó el sector transporte y se reestructuró el Fondo Vial Nacional como Instituto Nacional de Vías, con el objeto de ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación, en lo que se refiere a las carreteras nacionales.

Posteriormente el Decreto 101 de 2000 Modificatorio del decreto 2171 de 1992, el Decreto 2053 de 2003, a su vez, modificatorio del Decreto 101 de 2000, disponen expresamente que el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial, la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte,

16



153

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

transito e infraestructura de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo. Es decir es concebido como un Ente Programático y Planificador más no ejecutor.

En este caso además se trata de una vía No Concesionada del Orden Departamental a cargo de la Gobernación del Valle del Cauca, conforme la prueba aportada por el mismo demandante, en la que se observa que se trata de una vía pública que comunica al corregimiento Uribe del Municipio de Bugalagrande con el Municipio de Sevilla en el Valle del Cauca, Código 4002A, categoría de segundo nivel, por lo cual es competencia del Departamento del valle del Cauca.

Sin embargo el actor pretende con esta demanda de reparación directa, que se declare responsable entre otros al Ministerio de Transporte de todos los daños patrimoniales, morales y perjuicios causados a los demandantes, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 25 de julio de 2017 en el que se argumenta falla en el servicio de todas las entidades públicas demandadas de manera generalizada, según el demandante por su irregular construcción y falta de señalización y mantenimiento de la vía. Pero omitiendo que el posible hecho generador del deceso, podría no ser la supuesta construcción irregular o falta de señalización, sino la falta de cuidado y precaución al momento de conducir una motocicleta, actividad que jurisprudencialmente ha sido catalogada como una actividad riesgosa.

Es fundamental así mismo indicar, que legal y funcionalmente EL MINISTERIO DE TRANSPORTE: Es un organismo eminentemente regulador, planificador y normativo en el área de transporte y en la actualidad carece totalmente de funciones de tipo operativo, o de conservación, reparación y mantenimiento de vías de cualquier orden lo que le confiere en su favor el reconocimiento de la excepción previa de falta de legitimación en la causa por pasiva.

Es así como legalmente el Decreto 2171 del 30 de Diciembre de 1992 por el cual se reestructura el Ministerio de Obras públicas y Transporte, como Ministerio de Transporte, no contemplo como funciones de este organismo, la construcción, la conservación y mantenimiento de carreteras.

Entonces se puede concluir que tanto de los hechos narrados en la demanda como de las pruebas aportadas se desprende con claridad que el Ministerio de Transporte no es el sujeto parte del proceso legitimado o llamado para oponerse a las pretensiones de la misma, ya que los objetivos y funciones del ente Ministerial están referidos al diseño, fijación, orientación y vigilancia de las políticas nacionales en materia de infraestructura, tránsito y transporte, naturaleza que se desprende desde la expedición del Decreto ley 2171 de 1992 en sus artículos 5 y siguientes, con el cual se creó al Ministerio de Transporte como un órgano, generador de políticas de transporte, programador de las mismas, ente eminentemente regulador, pero no como órgano de control, toda vez que el Ministerio de Transporte es un ente regulador.

Las pretensiones reclamadas frente al Ministerio de Transporte no tienen vocación de prosperidad conforme se expuso en el capítulo de las excepciones, como quiera que la presunta responsabilidad por falla en el servicio u omisión que expone el apoderado del



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

actor en el libelo de la demanda, en contra del Ministerio, no se configura y mucho menos sobre los daños padecidos por el demandante y, para demostrar esta afirmación hay que empezar por hacer un extenso análisis de los postulados constitucionales y legales que rigen la materia de competencias y funciones de las entidades públicas aquí demandadas.

Es imperativo indicar y recalcar que desde la expedición de la Ley 64 de 1967 y su decreto reglamentario 2862 de 1968, la construcción y mantenimiento de las carreteras nacionales quedó a cargo del Fondo Vial Nacional, cuyas funciones fueron reguladas en la Ley 30 de 1982. Posteriormente con el decreto 2171 de 1992 se reorganizó el sector transporte y se reestructuró el Fondo Vial Nacional como Instituto Nacional de Vías- INVIAS, con el objeto de ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación, en lo que se refiere a las carreteras.

De igual forma, las disposiciones normativas posteriores como el Decreto 101 de 2000 Modificatorio del decreto 2171 de 1992, el Decreto 2053 de 2003, a su vez, modificatorio del Decreto 101 de 2000, disponen expresamente que el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial, la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo. Es decir es concebido como un Ente Programático y Planificador más no ejecutor.

Ahora desde el Decreto 2053 de 2003 que modificó la estructura del Ministerio de Transporte le fijó como objetivo en su artículo primero lo siguiente:

“Artículo 1º. Objetivo del Ministerio. El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.”

Como funciones se le asignan legalmente al Ministerio de Transporte las siguientes:

“Artículo 2º. Funciones del Ministerio. El Ministerio de Transporte cumplirá, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes:

2.1 Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país.

2.2 Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y la infraestructura de los modos de su competencia.

2.3 Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional.

2.4 Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

2.5 Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte.



154

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

- 2.6 Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.
- 2.7 Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.
- 2.8 Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto.
- 2.9 Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario.
- 2.10 Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.
- 2.11 Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades ejecutoras, las entidades territoriales y la Dirección General Marítima, Dimar.
- 2.12 Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.
- 2.13 Diseñar, coordinar y participar en programas de investigación y desarrollo científico, tecnológico y administrativo en las áreas de su competencia.
- 2.14 Impulsar en coordinación con los Ministerios competentes las negociaciones internacionales relacionadas con las materias de su competencia.
- 2.15 Orientar y coordinar conforme a lo establecido en el presente decreto y en las disposiciones vigentes, a las entidades adscritas y ejercer el control de tutela sobre las mismas.
- 2.16 Coordinar el Consejo Consultivo de Transporte y el Comité de Coordinación Permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dimar.
- 2.17 Participar en los asuntos de su competencia, en las acciones orientadas por el Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres.
- 2.18 Las demás que le sean asignadas.

Parágrafo 1º. Exceptuase de la Infraestructura de Transporte, los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo, sobre los cuales tiene competencia la Dirección General Marítima, Dimar.

Parágrafo 2º. El Instituto Nacional de Concesiones, INCO, y el Instituto Nacional de Vías en relación con lo de su competencia, para el desarrollo de las actividades del modo de Transporte marítimo, serán asesorados por la Dirección General Marítima, Dimar, en el área de su competencia."

El Decreto 2053 de 2003 determino la integración del sector transporte así:

"Artículo 3º. Integración del Sector Transporte. El Sector Transporte está integrado por el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, Dimar, en los términos de la Ley 105 de 1993.

Las entidades adscritas al Ministerio de Transporte son:

Establecimientos Públicos



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

1. Instituto Nacional de Vías, INVIAS.
2. Instituto Nacional de Concesiones, INCO. (Hoy Agencia Nacional de Infraestructura)

Unidad Administrativa Especial

1. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil.

Superintendencia actualmente con personería jurídica

1. Superintendencia de Puertos y Transporte, Supertransporte.”

Actualmente mediante EL DECRETO NÚMERO 087 DEL 17 DE Enero de 2011 que para la época de los hechos en materia funcional se encuentra vigente establece el objeto y funciones del Ministerio de Transporte así: “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias” Que en su artículo primero establece:

“Artículo 1°. Objetivo. El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.”

EL Artículo 2°. Del señalado Decreto indica las Funciones que corresponden al Ministerio de Transporte cumplir, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes:

“(…) 2.2. Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia (...)

2.4. Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

2.5. Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte (...)

2.7. Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.

2.8. Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto. (...)

2.12. Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.”

Así entonces, se modificó la estructura del Ministerio de Transporte y se determinaron las funciones de sus dependencias, en su artículo 4º estableció que la Integración del Sector Transporte, está constituida por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, dentro de ellas el Instituto Nacional de Vías INVIAS y la ANI Agencia Nacional de Infraestructura anteriormente INCO, continuando a cargo del Ministerio de Transporte el objetivo transcrito anteriormente.



155

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

Por su parte las instituciones adscritas, se rigen por las siguientes disposiciones, las cuales señalan sus respectivas competencias:

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Antecedentes: El Artículo 52 del mismo Decreto ley 2171 de 1992 reestructuró al Fondo Vial Nacional como Instituto Nacional de Vías establecimiento público de orden Nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa. Patrimonio propio y cuya representación legal está a cargo de su Director General artículo 56 del decreto 2171 de 1992.

Entidad a cargo de las vías Nacionales no concesionadas.

El artículo 53 del Decreto 2171 de 1992 señalo: Objetivos del Instituto Nacional de Vías, corresponde al Instituto ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación en lo que se refiere a carreteras nacionales.

Posteriormente, El Decreto 2056 DE 2003 por el cual se modifica la estructura del Instituto Nacional de Vías, INVIAS, dispuso:

Artículo 1º. Objeto del Instituto Nacional de Vías. El Instituto Nacional de Vías, INVIAS, tendrá 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. (Negrilla y Subraya fuera de texto)

Artículo 2º. Funciones del Instituto Nacional de Vías. Para el cumplimiento de sus objetivos el Instituto Nacional de Vías desarrollará las siguientes funciones generales:

2.1 Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte

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

2.7 Celebrar todo tipo de negocios, contratos y convenios que se requieran para el cumplimiento de su objetivo. (Negrita fuera de texto)

2.13 Definir las características técnicas de la demarcación y señalización de la infraestructura de transporte de su competencia, así como las normas que deberán aplicarse para su uso. (Negrita fuera de texto)

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

2.16 Definir la regulación técnica relacionada con la infraestructura de los modos de transporte carretero, fluvial, férreo y marítimo. (Negrita fuera de texto)

2.17 Coordinar con el Instituto Nacional de Concesiones, Inco, la entrega, mediante acto administrativo, de la infraestructura de transporte, en desarrollo de los contratos de concesión.

2.18 Las demás que se le asignen.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. ANI.

El Presidente de la República mediante la expedición de DECRETO 1800 DE 2003 (junio 26), Diario Oficial No. 45.231, de 27 de junio de 2003 “crea el Instituto Nacional de Concesiones, Inco, y se determina su estructura.” La Ley 790 de 2002 en su artículo 16, literal f) confirió facultades extraordinarias al Presidente de la República para crear las entidades u organismos que se requieran para desarrollar los objetivos que cumplían las entidades u organismos que se supriman, escindan, fusionen o transformen, cuando a ello haya lugar. El Gobierno Nacional, en el marco del Programa de Renovación de la Administración Pública ha determinado la necesidad y conveniencia de reunir en una sola entidad las funciones y responsabilidades de la gestión para la estructuración, planeación, contratación, ejecución y administración de los contratos de concesión de infraestructura de transporte y en general de vinculación de capital privado al sector transporte, como una medida para proteger el patrimonio de la Nación y en consecuencia, racionalizar el funcionamiento de la administración pública y garantizar la sostenibilidad financiera de la Nación. Razón por la cual se ordenó la liquidación de la Empresa Colombiana de Vías Férreas, Ferrovías y la reestructuración de otras entidades del sector Transporte. Y mediante el citado decreto en su ARTÍCULO 16. TRANSFERENCIA DE INFRAESTRUCTURA. Dispuso que; La infraestructura de transporte a cargo del Instituto Nacional de Vías, INVIAS, será transferida mediante acto administrativo al Instituto Nacional de Concesiones, Inco, previa expedición del acto administrativo respectivo que otorga la concesión.

Antecedentes: Mediante el Decreto 1800 de 2003 se creó el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO) hoy AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – DECRETO 1800 DE 2003.

ARTÍCULO 1o. CREACIÓN Y NATURALEZA JURÍDICA. Créese el Instituto Nacional de Concesiones, Inco, como un establecimiento público del orden nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa y financiera. El Instituto tendrá su sede principal en la ciudad de Bogotá, D. C.

Objeto:

ARTÍCULO 2. El Instituto Nacional de Concesiones, Inco, tendrá por objeto planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.

Funciones, entre otras:

ARTÍCULO 3. Son funciones generales del Instituto Nacional de Concesiones, INCO:

3.1 Planear la ejecución de los proyectos con participación de capital privado en infraestructura a cargo de la Nación que hayan sido previamente identificados por el Ministerio de Transporte.



196

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

3.10 Realizar directa o indirectamente la estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de participación de capital privado a su cargo, con base en los lineamientos y políticas fijadas por las entidades encargadas de la planeación del sector transporte y por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes.

3.13 Estructurar los contratos relacionados con los proyectos a su cargo y realizar todos los actos necesarios para llevar a cabo los procesos de contratación.

3.14 Evaluar e incorporar en todos los contratos, las reglas de distribución de riesgos de forma que sea explícita la responsabilidad de cada una de las partes.

3.17 Coordinar con el Instituto Nacional de Vías - INVIAS la entrega mediante acto administrativo de la infraestructura de transporte, en desarrollo de contratos de concesión.

3.18 Ejercer las potestades y realizar las acciones y actividades necesarias para garantizar la oportuna e idónea ejecución de los contratos a su cargo y para proteger el interés público, de conformidad con la ley.

3.23 Hacer seguimiento al desarrollo de los proyectos de vinculación de capital privado en infraestructura de transporte y, en caso de incumplimiento de cualquier obligación, adoptar de acuerdo con la ley las acciones necesarias.

Recientemente (El INCO) mediante el DECRETO 4165 DEL 3 DE NOVIEMBRE DE 2011 cambio su denominación a ANI - AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA hoy vigente "por el cual se cambia la denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones "INCO" hoy Agencia Nacional de Infraestructura "ANI", con el siguiente objeto:

Como consecuencia del cambio de naturaleza la Agencia Nacional de Infraestructura tendrá por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de asociación Público Privada – APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de las infraestructuras semejantes enunciadas en este artículo. Dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación.

ARTÍCULO 1o. CAMBIO DE NATURALEZA JURÍDICA Y DENOMINACIÓN DEL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES. *Cámbiase la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Concesiones (INCO) de establecimiento público a Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, que se denominará Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte.*

ARTÍCULO 3o. OBJETO. *Como consecuencia del cambio de naturaleza, la Agencia Nacional de Infraestructura, tendrá por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada*



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

(APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación.(...)

ARTÍCULO 4o. FUNCIONES GENERALES. *Como consecuencia del cambio de naturaleza, son funciones generales de la Agencia Nacional de Infraestructura:*

- 1. Identificar, evaluar la viabilidad y proponer iniciativas de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos o relacionados.*
- 2. Planear y elaborar la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública y de los servicios conexos o relacionados, que hayan sido previamente identificados por el Ministerio de Transporte o asignados por el Gobierno Nacional. (...) (Subrayas y negrillas fuera de texto)*

Sobra decir además de la normatividad parcialmente transcrita que la descentralización administrativa le da a cada entidad de las adscritas al Ministerio una función precisa, puesto que son, entes autónomos, con personería jurídica, patrimonio propio e independiente del Ministerio de Transporte, por lo tanto actúan con independencia las unas de las otras, al momento de contraer sus obligaciones y al Ministerio tan solo le queda ejercer un control de tutela o jerárquico sobre los organismos adscritos o vinculados a él.

Por otro lado, es necesario que en los casos de accidentes de tránsito se recuerde las definiciones contempladas en la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Transito;

Hasta aquí ninguna de las entidades del orden nacional y menos la Presidencia de la Republica tienen competencia en vías del orden departamental.

La Ley 105 de 1993 en su artículo 16 definió la integración de la infraestructura del transporte a cargo de los Departamentos. Y en el **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."*

No es de propiedad del Ministerio de Transporte las vías del orden Departamental y las del orden nacional se encuentran a cargo de INVIAS o de la ANI, según corresponda.

Ahora el sistema vial de Cundinamarca está constituido por Vías de Primer Orden a cargo de la nación (INVIAS o ANI). Vías de Segundo Orden a cargo del Departamento y Vías de Tercer Orden a cargo de los municipios.



La movilidad
es de todos

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

En materia de Transito la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones". Establece:

ARTÍCULO 1°. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS. Modificado por el art. 1, Ley 1383 de 2010. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. (...)

"ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES. *Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: (...)*

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. (...)

"Clase de vehículo: Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas." (...)

"Croquis: Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente." (...) *Subraya fuera de texto.*

"Organismos de tránsito: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público." (...)

(...) "PARÁGRAFO 2o. Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos".

"ARTÍCULO 5o. DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN VIAL. *El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción. (Subraya fuera de texto)*

ARTÍCULO 6°. Organismos de tránsito. ARTÍCULO 6°. Organismos de tránsito.

Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;

25



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

- b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;
- c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;
- d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;
- e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.”

PARÁGRAFO 2o. Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos.

ARTÍCULO 7°. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. (...)

PARÁGRAFO 1o. La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.

“ARTÍCULO 115. REGLAMENTACIÓN DE LAS SEÑALES.(...)”

PARÁGRAFO 1o. Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción. (Subraya fuera de texto)(...)

ARTÍCULO 119. JURISDICCIÓN Y FACULTADES. Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.(...)

Normativamente y conforme lo señala el Código Nacional de Tránsito Ley 792 de 2003 en su **ARTÍCULO 94 lo siguiente:**

CAPITULO V. CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS.

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

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

De las disposiciones señaladas en materia de transporte y tránsito, se desprende que es claro entonces como frente a un accidente de tránsito si se llegase a probar que el hecho generador causado es por la construcción o el mantenimiento de una vía, el Ministerio de



158

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

Transporte no tiene facultades operativas de construcción, reparación, mantenimiento y mucho menos de control y vigilancia del tránsito en ninguna de las vías del país, pues su labor se circunscribe a dictar la política y la regulación normativa, y no las labores operativas viales en las carreteras de Colombia, las cuales corresponden a otras autoridades.

Por lo expuesto no es cierto que mi procurado, o sea el Ministerio de Transporte sea responsable de los perjuicios que presuntamente ha sufrido el actor en hechos ocurridos en el accidente de tránsito por el relacionado.

Se concluye que no existe asomo de responsabilidad porque el Ministerio de Transporte no es el ente que ejecuta obras públicas, ni construye, ni conserva las vías o carreteras, no repara ni contrata su mantenimiento, no es el encargado de la ubicación o instalación de la señalización vial.

Pero precisamente por tratarse de una vía no concesionada deberá demostrarse la responsabilidad de la autoridad a cargo, que en todo caso es una autoridad distinta al Ministerio de Transporte, no es una entidad del orden nacional y además deberá probar la parte actora la pericia del conductor víctima del accidente y el respeto de la reducción de velocidad, precauciones tomadas, así como de la prudencia debidas en la actividad peligrosa que desarrollaba, conforme a las pruebas aportadas con la demanda y por lo cual no puede dejarse de lado un eximente de responsabilidad por culpa de la víctima, que omitió adoptar las medidas de prevención en el mantenimiento de la prudencia debida, la omisión en la disminución de velocidad hecho que al parecer fue el verdadero causante del hilo que condujo a su caída, que al tratarse de una actividad peligrosa tuvo como consecuencia el lamentable desenlace de lesiones personales por error humano, que sumado a la falta de prudencia según las condiciones de la vía y la no disminución de la velocidad, al frenar intempestivamente hace perder el control de la motocicleta accidentada, circunstancia en la cual no cuenta la experiencia del motociclista, sino el debido cuidado en la conducción.

Desde esta perspectiva no es cierto que mi representada la Nación Ministerio de Transporte sea responsable de los perjuicios reclamados por la muerte del señor OSCAR ALBEIRO HOYOS GARCIA.

Ahora bien la parte accionante no demuestran que la vía sea la causante del daño pretendido sea resarcido y mucho menos que la responsabilidad sea atribuible al ministerio de Transporte, por carecer de competencia y función de la Nación - Ministerio de Transporte en los hechos y pretensiones expuestas en la demanda, cuestión bien distinta de la ley, que siempre ha delimitado las competencias y funciones de cada uno de sus entes descentralizados, bien sea por servicios, administrativa o territorialmente, es decir, que estamos frente a la Inexistencia de responsabilidad del ente demandado (Ministerio de Transporte).

Como se puede colegir, no es al Ministerio de Transporte, a quien se le encuentra otorgada dentro de sus funciones y facultades legales el control y vigilancia en las vías públicas o su señalización y demarcación, y mucho menos su construcción o el desarrollo de objeto contractual alguno sobre la materia, función que se encuentra adjudicada a otras entidades que tienen personería jurídica independiente, autonomía administrativa y presupuestal. Así

27



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

como se manifiesta en la demanda que se trata de una vía secundaria departamental no concesionada, en la cual, quien ejerce funciones de control, vigilancia, prevención, desarrollo y mejora de seguridad en la vía donde ocurrió el accidente, es del resorte como encargada del mantenimiento de la vía, pronunciarse sobre los hechos y pretensiones de esta demanda y su carencia de responsabilidad.

Por lo tanto, se propone como clara y contundente la FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA del Ministerio de Transporte, ya que en la estructura de pretensiones que hace el peticionario al solicitar que se declare responsable al Ministerio de Transporte, a pagar los daños y perjuicios causados por el accidente de tránsito de un vehículo clase motocicleta donde sufrió lesiones personales su conductor, carece de competencia funcional.

Tampoco le es atribuible al Ministerio de Transporte Falla en el Servicio u omisión pues no existe función en el ente Ministerial que permitan establecer en este, la responsabilidad en los perjuicios cuya indemnización se reclaman y los distintos hechos constitutivos de la falla en el servicio y/o la falla presunta y la teoría del daño antijurídico que establece el artículo 90 de la Constitución Nacional.

En consecuencia de la normatividad transcrita, vigente para la época de los hechos, se puede concluir en el presente proceso y sin mayor esfuerzo, que el Ministerio de Transporte, no construye ni conserva carreteras nacionales, puesto que el Ministerio de Transporte es un organismo eminentemente regulador, planificador y normativo del sector transporté y hasta el día de hoy carece totalmente de funciones de tipo operativo en cuanto a construcción, conservación y mantenimiento de vías se refiere, de cualquier orden.

Igualmente se tiene demostrado que dentro de las funciones asignadas al Ministerio no existe ninguna que le permita celebrar contratos cuyo objeto sea la construcción, mantenimiento, pavimentación o conservación de la infraestructura carretera, pues esta facultad se encuentra radicada en cabeza del INVIAS para vías nacionales no concesionadas y en cabeza de la ANI, para las vías nacionales concesionadas, y claro está de los concesionarios o contratistas del respectivo tramo vial; o bien puede encontrarse en cabeza de los Departamentos o Municipios, según si la vía es del orden departamental o municipal, como en este caso.

Con lo hasta aquí expuesto, es supremamente claro que el Ministerio de Transporte no es competente en materia de tránsito e infraestructura ni en cuanto a señalización, mantenimiento y conservación se refiere en jurisdicción de vías nacionales, departamentales o municipales, pues la ley ha asignado esta función a otros entes y por consiguiente no podría imputársele una responsabilidad de una supuesta falla del servicio, cuando las obligaciones y funciones asignadas al Ministerio, no tienen nada que ver con los hechos narrados en la demanda.

Adicionalmente la demanda adolece de argumentos demostrativos, de la relación del hecho o falla del servicio, el daño y el nexo de causalidad entre estos dos, lo cual conlleva inexorablemente a que las pretensiones no gocen de respaldo jurídico, que permitan inferirle al señor juez el tipo de responsabilidad predicada en la demanda, en lo que respecta



La movilidad
es de todos

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

al Ministerio de Transporte, entidad que deberá excluirse de la totalidad de las pretensiones y condenas reclamadas, frente a la existencia de falta de legitimación en la causa por pasiva incluso desde la misma audiencia inicial.

Unido a lo anterior es claro que la parte demandante no demuestra ni siquiera sumariamente, que el Ministerio tenga algún tipo de responsabilidad u obligación, circunstancia que genera que mi defendida deba por esta razón igualmente ser excluida del presente proceso, así como de todas y cada una de las pretensiones.

Se concluye entonces que existe la falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho y material, por tal motivo el Ministerio no puede entrar a responder por lo pretendido en la demanda, que comportan el fundamento de la misma, ni a controvertir como le correspondería, lo que no le consta y en lo que no tiene injerencia.

En conclusión con base en la normatividad expuesta y los demás fundamentos citados, la Nación Ministerio de Transporte, no es la encargada de la construcción, conservación y mantenimiento de las vías de orden departamental, no es la encargada de la señalización de las vías, ni mucho menos, de controlar o instalar la señalización de las vías preventivas en donde ocurren los accidentes de tránsito, en consecuencia se desvirtúa la relación de causalidad invocada en la demanda en cabeza de mi representada, motivación por la cual solicito al despacho respetuosamente se declare la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva y la falta de responsabilidad de esta entidad, absolviéndola de cualquier condena junto con las demás excepciones propuestas.

Las excepciones formuladas para el Ministerio de Transporte esta llamada a prosperar, porque de acuerdo con la ley, el mantenimiento y conservación de las vías de orden territorial corresponden a los departamentos y/o municipios según el caso. Entidad que gozan de personería jurídica, Autonomía Administrativa y Presupuestal, independiente del Ministerio de Transporte y en consecuencia los actos y contractos que por su autonomía suscriban su representantes legales en el marco de su FUNCION, son de su exclusiva responsabilidad y competencia funcional, sin que ello signifique reconocimiento de responsabilidad alguna de estas entidades, sino simplemente que son la parte competente funcional para pronunciarse sobre los hechos y pretensiones de la presente demanda, quienes serán los directos interesados en esclarecer las circunstancia fácticas y jurídicas reales, en defensa de los Intereses del Estado.

6. PETICIONES DE LA PARTE DEMANDADA.

En consideración a los argumentos expuestos, presento al señor juez las siguientes peticiones:

1. Sobre las pretensiones de la demanda.

Solicito que se nieguen las pretensiones de la demanda en contra del Ministerio de Transporte.

2. Peticiones propias de la contestación de la demanda.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201320034231



04-02-2020

- 2.1 Solicito se declaren las excepciones propuestas por este Ministerio desde la audiencia inicial.
- 2.2 Solicito se decreten, practiquen y se tengan como pruebas las solicitadas en la presente contestación.
- 2.3 Solicito se me reconozca personería jurídica dentro del presente proceso.

7. ANEXOS.

- 1. El poder debidamente otorgado con sus respectivos anexos, que se aporta en escrito separado.

NOTA: No se allega expediente administrativo en este asunto, en cuanto a que en el Ministerio de Transporte no reposa información, ni carpeta documental sobre obra vial en el lugar del accidente, al tratarse de una vía del Orden Departamental. Lo anterior por carecer de competencia funcional para intervenir en la situación fáctica expresada en el texto de la demanda.

8. NOTIFICACIONES.

La señora Ministra y el suscrito apoderado recibimos notificaciones en el CENTRO EMPRESARIAL GRAN ESTACION II, COSTADO ESFERA, AK Calle 24 No 62-49 PISOS 9 y 10, Direccion física actual en Bogotá D.C., Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte, Grupo de defensa Judicial Tel 3240800 Extensión 1021B

E-mail: notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co y arengifo@mintransporte.gov.co

Del Honorable Juez,

Atentamente,


 ANDRÉS FELIPE RENGIFO VALDERRAMA
 C.C 94073808 de Cali (Valle del Cauca)
 T.P.243348 del Consejo Superior de la Judicatura

Elaboró: Andres Felipe Rengifo Valderrama
Revisó: Hector Liborio Vasquez Sanchez

JUZGADO SEGUNDO ADMINISTRATIVO
GUADALAJARA DE BUGA - VALLE
PRESENTACIÓN PERSONAL:

El presente escrito es presentado personalmente
 Por: Andrés Felipe Rengifo Valderrama
 Titular de la C.D. No: 94.073.808 de Cali, Valle
 Portador de la T.P. No: 243.348
 Firma: Andrés Rengifo
 Buga, 11 0 FEB 2020

EL SECRETARIO

