

Señor  
**JUEZ TREINTA Y OCHO (38) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ**  
[correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co](mailto:correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co)  
E. S. D.

Radicación No :11001333603820200019100  
DEMANDANTE : DIEGO ARMANDO SACRISTÁN GONZÁLEZ Y OTRO  
DEMANDADO : NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS  
MEDIO DE CONTROL : REPARACIÓN DIRECTA

**ASUNTO : CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA**

**HAIVER ALEJANDRO LOPEZ LOPEZ**, mayor de edad y domiciliado en Bogotá D.C., identificado con cédula de ciudadanía No. 79.944.877 de Bogotá, abogado en ejercicio y portador de la Tarjeta Profesional No. 137.114 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en mi calidad de Apoderado Judicial y obrando en representación de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, conforme al poder otorgado y que se adjunta, me permito contestar la demanda Reparación Directa, instaurada por **DIEGO ARMANDO SACRISTÁN GONZÁLEZ Y OTRO**.

#### **DEL TERMINO PARA LA CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA**

El auto admisorio de la demanda, junto con la demanda y sus anexos, fue recibido en el correo electrónico, [notificajuridica@supertransporte.gov.co](mailto:notificajuridica@supertransporte.gov.co), dispuesto por mi representada para notificaciones judiciales, el día 28 de julio 2021. Es decir, a partir de los dos días siguientes se cuentan el termino de 30 días hábiles de que tratan los artículos 172 y 199 CPACA y el artículo 612 del Código General del Proceso.

Por lo anteriormente expuesto se concluye que la contestación de la demanda se efectúa dentro de la correspondiente oportunidad legal.

#### **1. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA**

Dando cumplimiento a lo dispuesto en el Numeral 2º del artículo 175 del CPACA, en concordancia con el numeral 2º del artículo 96 del Código General del Proceso, me permito manifestar que ME OPONGO A TODAS Y CADA UNA DE LAS

PRETENSIONES DE LA DEMANDA, las cuales denomina el actor como “PRETENSIONES”.

**A TODAS LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA (4 EN TOTAL) ME OPONGO.**

Al ser estas pretensiones de carácter declarativo y condenatorio, mi oposición a las mismas se funda por cuanto que la misma carece de fundamentos jurídicos, fundamentos fácticos y fundamentos probatorios. El demandante considera que mi representada SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, debe ser declarada ADMINISTRATIVA Y EXTRA CONTRACTUALMENTE RESPONSABLE, por una supuesta falla en el servicio al, según su dicho, “*haber permitido que transitar el vehículo de placa UFS855 por las carreteras del país con productos peligrosos sin cumplir los requisitos exigidos por la ley, sin las medidas de seguridad respectiva y sin cumplir las especificaciones mínimas exigidas para ser transportado en el correcto vehículo de carga y con sobre peso*”, pretendiendo así endilgar una responsabilidad y sin demostrar que efectivamente existe un nexo causal entre las actuaciones y/o supuestas omisiones de mi representada respecto de la ocurrencia del hecho y sus consecuencias para la víctima y los aquí demandantes, de conformidad con los argumentos que se expondrán en el acápite de los hechos y las excepciones, y por consiguiente 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 de la Superintendencia 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, por cuanto esta Superintendencia 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, y que goza de autonomía administrativa, presupuestal y de representación, además de recaer la culpa de un tercero.

Así mismo, la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE si ha ejercido la funciones de inspección, vigilancia y control, caso diferente es que el ejercer un control directo en las carreteras del país sobre los vehículos que desarrollan la actividad de carga y las personas que ejercen ese tipo de transporte, en aras de la cooperación interadministrativa corresponde a la POLICÍA NACIONAL Y la autoridad de tránsito correspondiente

Queriendo esto hay que decir que no ha existido ningún tipo de incumplimiento en cuanto el actúa de mi representada, situación que permite desvirtuar cualquier tipo de responsabilidad, pues de los hechos narrados en la demanda se puede establecer que quienes debían ejercer un control en carretera del vehículo de carga involucrado correspondía a la autoridad de tránsito correspondiente y a la Policía Nacional-que ejerce el control en las carreteras

Ahora debe tenerse en cuenta que mi representada no está llamada a responder por los daños causados en razón a que conforme lo establecen la Ley 01 de 1991 y las delegadas en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000 y el DECRETO 1016 DE 2000 la superintendencia tiene encargada la vigilancia y control a la prestación del servicio público de transporte de carga pero respecto de aspectos objetivos y subjetivos de las empresas prestadoras de los servicios de transporte de carga, es decir que respecto del transporte que ejerzan personas particulares que no esté afiliadas a empresas y que presente el servicio de lo que se podría llamar de forma informal y/o pirata, le corresponde ejercer dicho control a la policía nacional y a la Inspección de tránsito respectiva, pues son estas las que pueden ejercer los controles y vigilancia de forma directa en las carreteras de Colombia

Así mismo debe tenerse en cuenta que cualquier tipo de perjuicio o indemnización respecto de la cual se pretenda su pago debe estar sustentado y probado dentro del proceso, por cuanto no solo basta con la afirmación que haga la parte demandante

La Sala Plena de lo Contencioso Administrativo concluyó que, en forma excepcional, cuando no se juzgue la legalidad o ilegalidad de la actuación u omisión de la Administración ha determinado que, en el régimen de responsabilidad, objetivo, debe el demandante demostrar: -el hecho dañoso, -el daño y -el nexo de causalidad adecuado.

En cuanto al hecho dañador: El demandante tiene que demostrar la calificación de la conducta subjetiva del demandado; no solo le basta demostrar la ocurrencia del hecho;

En cuanto al daño: El demandante tiene que representar al juez la existencia de un daño (s) que reúna (n) las siguientes cualidades: cierto, particular, anormal y recaer sobre una situación, jurídica o de acto o, de hecho, que esté protegida jurídicamente o que se la haya generado el Estado por conductas de confianza legítima.

En cuanto al nexo de causalidad: El demandante también tiene que demostrar este otro y último elemento de responsabilidad objetiva, mediante prueba directa o indirecta, porque la ley no ha señalado en materia de relación causal ni presunciones legales respecto de las cuales, probado un hecho (s) el legislador infiera la causalidad adecuada, ni tampoco los conocimientos del juez sobre la realidad social lo autorizan para deducir con certeza el adecuado nexo de causalidad. La prueba del nexo referido puede ser: -directa, mediante los medios probatorios que lo representan por sí mismo. - indirecta, mediante indicios; este medio probatorio, lógico indirecto, requiere de la demostración de unos hechos indicadores que apunten con fuerza el hecho indicado. El demandado para exonerarse deberá probar una causa extraña (hechos exclusivos de la víctima o del tercero y fuerza mayor)

Por ende, la Superintendencia de Transporte, no pudo generar el daño antijurídico alegado por la parte demandante y concretado en la demanda en PERJUICIOS MATERIALES (LUCRO CESANTE FUTURO y DAÑO EMERGENTE, DAÑO MORAL, DAÑO A LA SALUD O CUALQUIER OTRO TOPO DE DAÑO) a favor de los demandantes

## 2. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LOS HECHOS DE LA DEMANDA

Dando cumplimiento a la dispuesto en el Numeral 2º del artículo 175 del CPACA, en concordancia con el numeral 2º del artículo 96 del Código General del Proceso, me permito hacer pronunciamiento sobre cada uno de los hechos de la demanda de la siguiente manera:

**DEL HECHO PRIMERO:** Es un hecho del que no se desprende ningún tipo de nexo causal entre el daño causado y las actuaciones de la Superintendencia de Transporte, además No es cierto. ya que la expedición de Licencia de Tránsito del automotor de carga placas UFS855, es expedida es por el Organismo de Tránsito

donde se haya matriculado el vehículo y previa verificación de los requisitos de ley, por parte del mismo organismo, pero no es función del Ministerio de Transporte.

La Ley 769 de 2002, en su artículo 35 define lo siguiente: La licencia de tránsito será expedida por cualquier organismo de tránsito o por quien él designe, previa entrega de los siguientes requisitos: factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional. Factura de compra en el país de origen y licencia de importación. Recibo de pago de impuestos. Certificado de inscripción ante el RUNT.

**DEL HECHO SEGUNDO:** Es un hecho del que no se depende ningún tipo de nexo causal entre el daño causado y las actuaciones de la Superintendencia de Transporte NO LE CONSTA A MI REPRESENTADA. Me atengo a lo que se pruebe, pues es un hecho basado en afirmaciones subjetivas realizado por uno de los demandantes, sobre los que no se tiene injerencia y control por parte de mi representada por lo que se deben probar la circunstancia de tiempo-lugar y todas las demás que permitan demostrar que efectivamente mi representada tiene responsabilidad sobre lo ocurrido

**DEL HECHO TERCERO:** Es un hecho del que no se depende ningún tipo de nexo causal entre el daño causado y las actuaciones de la Superintendencia de Transporte, NO LE CONSTA A MI REPRESENTADA. Me atengo a lo que se pruebe, pues es un hecho basado en afirmaciones subjetivas realizado por la parte demandante, por lo que se deben probar la circunstancia de tiempo-lugar y todas otras que permitan demostrar que efectivamente mi representada tiene responsabilidad sobre lo ocurrido

**DEL HECHO CUARTO:** Es un hecho del que no se depende ningún tipo de nexo causal entre el daño causado y las actuaciones de la Superintendencia de Transporte, además NO LE CONSTA A MI REPRESENTADA. Me atengo a lo que se pruebe, pues es una afirmación subjetiva de los demandantes y sobre el cual no puede tener, ni se tuvo injerencia, por parte de mi representada.

En el caso particular, teniendo en cuenta la documentación que acreditó el organismo de tránsito de la Calera, aportado por el Ministerio, permite establecer que conforme la ficha de homologación a la vista se señala que podía transportar un semirremolque C2S1 y un C2S2, pero entonces si el Semirremolque que halaba era un C2S3 significa que el conductor y propietario de manera voluntaria omitieron

las propias capacidades del vehículo accidentado, superando su capacidad de carga y arrastre, y además omitiendo la reglamentación que prohibía efectuar modificaciones, suspender o levantar uno de sus ejes llevando carga, situación que exime de responsabilidad a las entidades demandadas de su control por tratarse de hechos exclusivos de un tercero, quien asume en forma exclusiva su propia responsabilidad, con su actuar irregular.

**DEL HECHO QUINTO:** No es cierto, mi representada no está llamada a responder por los daños causados en razón a que conforme lo establecen la Ley 01 de 1991 y las delegadas en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000 y el DECRETO 1016 DE 2000 la superintendencia tiene encargada la vigilancia y control a la prestación del servicio público de transporte de carga pero respecto de aspectos objetivos y subjetivos de las empresas prestadoras de los servicios de transporte de carga, es decir que respecto del transporte que ejerzan personas particulares que no esté afiliadas a empresas y que presente el servicio de lo que se podría llamar de forma informal y/o pirata, le corresponde ejercer dicho control a la policía nacional y a la Inspección de tránsito respectiva, pues son estas las que pueden ejercer los controles y vigilancia de forma directa en las carreteras de Colombia

En el caso particular, teniendo en cuenta la documentación que acreditó el organismo de tránsito de la Calera, aportado por el Ministerio, permite establecer que conforme la ficha de homologación a la vista se señala que podía transportar un semirremolque C2S1 y un C2S2, pero entonces si el Semirremolque que halaba era un C2S3 significa que el conductor y propietario de manera voluntaria omitieron las propias capacidades del vehículo accidentado, superando su capacidad de carga y arrastre, y además omitiendo la reglamentación que prohibía efectuar modificaciones, suspender o levantar uno de sus ejes llevando carga, situación que exime de responsabilidad a las entidades demandadas de su control por tratarse de hechos exclusivos de un tercero, quien asume en forma exclusiva su propia responsabilidad, con su actuar irregular

**DEL HECHO SEXTO:** NO LE CONSTA A MI REPRESENTADA. Me atengo a lo que se prueba, pues es una afirmación subjetiva de los demandantes y sobre el cual no puede tener, ni se tuvo injerencia, por parte de mi representada. Y mucho menos puede tenerse como aceptación de responsabilidad sobre algún tipo de indemnización, respecto de la SUPERINTENDENCIA

Sumado a lo anterior, en el presente asunto la responsabilidad recae directamente sobre cada persona jurídica demandada, en la medida y proporción de participación en un hecho dañino, y es claro que la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE no está llamada a responder por los daños causados en razón a que conforme lo establecen la Ley 01 de 1991 y las delegadas en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000 y el DECRETO 1016 DE 2000 la superintendencia tiene encargada la vigilancia y control a la prestación del servicio público de transporte de carga pero respecto de aspectos objetivos y subjetivos de las empresas prestadoras de los servicios de transporte de carga, es decir que respecto del transporte que ejerzan personas particulares que no esté afiliadas a empresas y que presente el servicio de lo que se podría llamar de forma informal y/o pirata, le corresponde ejercer dicho control a la policía nacional y a la Inspección de tránsito respectiva, pues son estas las que pueden ejercer los controles y vigilancia de forma directa en las carreteras de Colombia

Además, en el caso particular, teniendo en cuenta la documentación que acreditó el organismo de tránsito de la Calera, aportado por el Ministerio, permite establecer que conforme la ficha de homologación a la vista se señala que podía transportar un semirremolque C2S1 y un C2S2, pero entonces si el Semirremolque que halaba era un C2S3 significa que el conductor y propietario de manera voluntaria omitieron las propias capacidades del vehículo accidentado, superando su capacidad de carga y arrastre, y además omitiendo la reglamentación que prohibía efectuar modificaciones, suspender o levantar uno de sus ejes llevando carga, situación que exime de responsabilidad a las entidades demandadas de su control por tratarse de hechos exclusivos de un tercero, quien asume en forma exclusiva su propia responsabilidad, con su actuar irregular

**DEL HECHO SÉPTIMO:** NO LE CONSTA A MI REPRESENTADA. Me atengo a lo que se prueba, pues es una afirmación subjetiva de los demandantes y sobre el cual no puede tener, ni se tuvo injerencia, por parte de mi representada. Y mucho menos puede tenerse como aceptación de responsabilidad sobre algún tipo de indemnización, respecto de la SUPERINTENDENCIA

Sumado a lo anterior, en el presente asunto la responsabilidad recae directamente sobre cada persona jurídica demandada, en la medida y proporción de participación en un hecho dañino, y es claro que la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE no está llamada a responder por los daños causados en razón a que conforme lo

establecen la Ley 01 de 1991 y las delegadas en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000 y el DECRETO 1016 DE 2000 la superintendencia tiene encargada la vigilancia y control a la prestación del servicio público de transporte de carga pero respecto de aspectos objetivos y subjetivos de las empresas prestadoras de los servicios de transporte de carga, es decir que respecto del transporte que ejerzan personas particulares que no esté afiliadas a empresas y que presente el servicio de lo que se podría llamar de forma informal y/o pirata, le corresponde ejercer dicho control a la policía nacional y a la Inspección de tránsito respectiva, pues son estas las que pueden ejercer los controles y vigilancia de forma directa en las carreteras de Colombia

Además, en el caso particular, teniendo en cuenta la documentación que acreditó el organismo de tránsito de la Calera, aportado por el Ministerio, permite establecer que conforme la ficha de homologación a la vista se señala que podía transportar un semirremolque C2S1 y un C2S2, pero entonces si el Semirremolque que halaba era un C2S3 significa que el conductor y propietario de manera voluntaria omitieron las propias capacidades del vehículo accidentado, superando su capacidad de carga y arrastre, y además omitiendo la reglamentación que prohibía efectuar modificaciones, suspender o levantar uno de sus ejes llevando carga, situación que exime de responsabilidad a las entidades demandadas de su control por tratarse de hechos exclusivos de un tercero, quien asume en forma exclusiva su propia responsabilidad, con su actuar irregular

**DEL HECHO OCTAVO:** NO LE CONSTA A MI REPRESENTADA. Me atengo a lo que se pruebe, pues es una afirmación subjetiva de los demandantes y sobre el cual no puede tener, ni se tuvo injerencia, por parte de mi representada. Y mucho menos puede tenerse como aceptación de responsabilidad sobre algún tipo de indemnización, respecto de la SUPERINTENDENCIA

Sumado a lo anterior, en el presente asunto la responsabilidad recae directamente sobre cada persona jurídica demandada, en la medida y proporción de participación en un hecho dañino, y es claro que la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE no está llamada a responder por los daños causados en razón a que conforme lo establecen la Ley 01 de 1991 y las delegadas en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000 y el DECRETO 1016 DE 2000 la superintendencia tiene encargada la vigilancia y control a la prestación del servicio público de transporte de carga pero

respecto de aspectos objetivos y subjetivos de las empresas prestadoras de los servicios de transporte de carga, es decir que respecto del transporte que ejerzan personas particulares que no esté afiliadas a empresas y que presente el servicio de lo que se podría llamar de forma informal y/o pirata, le corresponde ejercer dicho control a la policía nacional y a la Inspección de tránsito respectiva, pues son estas las que pueden ejercer los controles y vigilancia de forma directa en las carreteras de Colombia

Además, en el caso particular, teniendo en cuenta la documentación que acreditó el organismo de tránsito de la Calera, aportado por el Ministerio, permite establecer que conforme la ficha de homologación a la vista se señala que podía transportar un semirremolque C2S1 y un C2S2, pero entonces si el Semirremolque que halaba era un C2S3 significa que el conductor y propietario de manera voluntaria omitieron las propias capacidades del vehículo accidentado, superando su capacidad de carga y arrastre, y además omitiendo la reglamentación que prohibía efectuar modificaciones, suspender o levantar uno de sus ejes llevando carga, situación que exime de responsabilidad a las entidades demandadas de su control por tratarse de hechos exclusivos de un tercero, quien asume en forma exclusiva su propia responsabilidad, con su actuar irregular

**DEL HECHO NOVENO:** Es cierto.es una situación que mi representada a través de sus funcionarios lamenta su ocurrencia.

**DEL HECHO DECIMO:** NO LE CONSTA A MI REPRESENTADA, por lo que me atengo a lo que se pruebe.

**DEL HECHO DECIMO PRIMERO:** NO LE CONSTA A MI REPRESENTADA por lo que me atengo a lo que se pruebe.

**DEL HECHO DECIMO SEGUNDO:** NO LE CONSTA A MI REPRESENTADA por lo que me atengo a lo que se pruebe.

**DEL HECHO DECIMO TERCERO** NO LE CONSTA A MI REPRESENTADA por lo que me atengo a lo que se pruebe.

**DEL HECHO DECIMO QUINTO:** NO LE CONSTA A MI REPRESENTADA por lo que me atengo a lo que se pruebe en el proceso penal

**DEL HECHO DECIMO SEXTO:** NO LE CONSTA A MI REPRESENTADA por lo que me atengo a lo que se pruebe

**DEL HECHO DECIMO SÉPTIMO:** NO LE CONSTA A MI REPRESENTADA por lo que me atengo a lo que se pruebe

**DEL HECHO DECIMO OCTAVO** NO LE CONSTA A MI REPRESENTADA por lo que me atengo a lo que se pruebe

**DEL HECHO DECIMO NOVENO:** NO LE CONSTA A MI REPRESENTADA por lo que me atengo a lo que se pruebe

**DEL HECHO VIGÉSIMO:** mas que un hecho es un requisito para presentar la demanda

### **3. EXCEPCIONES**

Conforme lo determina el numeral 6 del artículo 175 del CPACA, me permito proponer las siguientes excepciones.

#### **3.1. EXCEPCIONES DE FONDO**

##### **3.2.1 FALTA DE LEGITIMACIÓN DE LA CAUSA POR PASIVA DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

Es claro que en el presente asunto la responsabilidad recae directamente sobre cada persona jurídica demandada, en la medida y proporción de participación en un hecho dañino, y es claro que la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE no está llamada a responder por los daños causados en razón a que conforme lo establecen la Ley 01 de 1991 y las delegadas en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000 y el DECRETO 1016 DE 2000 la superintendencia tiene encargada la vigilancia y control a la prestación del servicio público de transporte de carga pero respecto de aspectos objetivos y subjetivos de las empresas prestadoras de los

10

servicios de transporte de carga, es decir que respecto del transporte que ejerzan personas particulares que no esté afiliadas a empresas y que presente el servicio de lo que se podría llamar de forma informal y/o pirata, le corresponde ejercer dicho control a la policía nacional y a la Inspección de tránsito respectiva, pues son estas las que pueden ejercer los controles y vigilancia de forma directa en las carreteras de Colombia

Además, en el caso particular, teniendo en cuenta la documentación que acreditó el organismo de tránsito de la Calera, aportado por el Ministerio, permite establecer que conforme la ficha de homologación a la vista se señala que podía transportar un semirremolque C2S1 y un C2S2, pero entonces si el Semirremolque que halaba era un C2S3 significa que el conductor y propietario de manera voluntaria omitieron las propias capacidades del vehículo accidentado, superando su capacidad de carga y arrastre, y además omitiendo la reglamentación que prohibía efectuar modificaciones, suspender o levantar uno de sus ejes llevando carga, situación que exime de responsabilidad a las entidades demandadas de su control por tratarse de hechos exclusivos de un tercero, quien asume en forma exclusiva su propia responsabilidad, con su actuar irregular

Acerca de la falta de legitimación en la causa por activa o por pasiva la jurisprudencia ha precisado que esta puede revestir la condición de legitimación de hecho y de legitimación material. En cuanto a la primera se afirma que es una relación jurídica nacida de la atribución de una conducta formulada en la demanda y de la notificación de ésta al demandado; es decir que, quien cita a otro y le endilga la conducta causante de la demanda está legitimado de hecho por activa y aquél a quien se cita y se le atribuye la acción u omisión resulta legitimado por hecho y por pasiva después de la notificación del auto admisorio.

En cuanto a la legitimación material en la causa alude a la participación real de las personas en el hecho origen en la formulación de la demanda, independientemente que tales personas no hayan demandado o que hayan sido demandadas.

En el presente caso no se configura la legitimación de hecho por pasiva por cuanto los actores en la demanda y en sus supuestos de hecho y derecho no le atribuyen a la superintendencia de transporte una responsabilidad directa

Así las cosas, la excepción de falta de legitimación si ha de prosperar en este caso.

### 3.2.2 INEXISTENCIA DEL DAÑO ANTIJURIDICO RESPECTO DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

Debemos iniciar afirmando, que el origen de la presunta lesión del patrimonio material e inmaterial de los demandantes no es derivado de una omisión en sus funciones de inspección, vigilancia y control, por parte de la Superintendencia de Transporte, como ampliamente se ha sustentado en la excepción antecedente.

Otrora, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha establecido tres elementos que deben confluir para la existencia de la responsabilidad por parte del Estado, a saber: “1) *Un daño antijurídico, es decir un daño que el afectado no está en el deber legal de soportarlo, por cuanto no existe norma que así lo establezca; 2) Una falla del servicio, consistente en el mal funcionamiento de la Administración, porque el servicio no se prestó o se prestó en forma tardía o deficiente, es decir que se trata de un defecto en la ejecución de las funciones a cargo de las autoridades estatales y que puede presentarse bien por acción o bien por omisión; 3) finalmente, es necesario que el daño antijurídico se haya producido como consecuencia directa de esa falla del servicio, o sea que ésta ha debido ser la causa eficiente de aquel.*”<sup>1</sup>

En algunas hipótesis, y obedeciendo a los aspectos de hecho y derecho de cada caso en concreto, el segundo elemento antes mencionado, puede variar, es decir, el Estado puede ser responsable no solo por *falla en el servicio*, sino también por *daño especial* (desequilibrio de las cargas públicas), por *riesgo creado o excepcional* (actividades peligrosas), o por *falla en la función pública* (ilegalidad de actos administrativos).

Respecto a la carga probatoria, puede ocurrir que la falla en el servicio sea probada o presunta.

Lo primero cuando está en cabeza del demandante demostrar los elementos que constituyen la responsabilidad del Estado. Lo segundo, cuando se presume la falla en el servicio, razón por la cual la carga probatoria se traslada hacia el demandado, debiendo este demostrar la ausencia de la falla.

<sup>1</sup>Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 26 de mayo de 2010. Expediente número 18380, Consejero ponente Mauricio Fajardo Gomez.

Hipótesis que se erigen como verdaderos títulos jurídicos de imputación respecto a la responsabilidad del Estado, esto es, formas de reproche *jurídicas* en los cuales se cimenta la obligación, en cabeza del Estado, de indemnizar un daño en el plano jurídico.

Nexo causal. Causa eficiente o adecuada.

Omitiendo los casos en los cuales puede existir imputación jurídica sin que se configure imputación fáctica<sup>2</sup>, el nexo causal sigue siendo uno de los elementos necesarios para la constatación de la responsabilidad estatal.

Acorde al principio según el cual, *solo se responde por los efectos de su propia conducta*, se erige el requisito de nexo causal, el cual “*constituye un concepto estrictamente naturalístico que sirve de soporte o elemento necesario a la configuración del daño.*”<sup>3</sup>

Para determinar si en un caso en concreto “*existe o no un nexo de causalidad directa entre la conducta del demandado y el daño sufrido por el demandante*”<sup>4</sup> han emergido diferentes teorías (equivalencia de las condiciones, causa próxima, acción humana, causalidad adecuada, causa eficiente) que tratan de solucionar tal problemática.

Para que exista una modificación *fenomenológica* de la realidad es necesario que ésta haya sido ocasionada por otro igual. Es decir, para que pueda generarse un daño antijurídico éste debió tener una causa. La problemática radica en el proceso mediante el cual se genera el daño, ello por cuanto puede haber múltiples causas que converjan para la producción del resultado, o puede ocurrir que éste sea consecuencia de una serie de causas *eslabonadas*.

Según Aristóteles, existe una causa material, una causa formal, una causa eficiente, y finalmente una causa final. Como causa eficiente se entiende aquello que *ha producido* ese algo.

Siguiendo al ilustre filósofo, el Consejo de Estado ha desarrollado el concepto de *causa eficiente* como eje central para determinar el nexo causal o la imputación fáctica.

Menciona el Consejo de Estado:

<sup>2</sup> “*Finalmente, puede haber causalidad jurídica o moral aunque no haya causalidad física. En efecto, hay casos en que el agente omite realizar una conducta a la que estaba obligado legal o contractualmente y precisamente por haber omitido ese comportamiento, no interrumpe la cadena causal de fenómenos que finalmente desemboca en la producción de un daño.*” Tamayo Jaramillo Javier, Tratado de la Responsabilidad Civil. Editorial Legis, Bogotá D.C. 2011. Pág. 249.

<sup>3</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del día veintitrés (23) de mayo de dos mil doce (2012). Consejero ponente Enrique Gil Botero.

<sup>4</sup> Tamayo Jaramillo Javier, Tratado de la Responsabilidad Civil. Editorial Legis, Bogotá D.C. 2011. Pág. 374.

*“La doctrina ha señalado que la causa eficiente es lo que se considera como fundamento u origen de algo; basta la verificación de la relación antecedente-consecuente para que pueda sostenerse que un hecho es productor y otro el producido, uno el engendrante y otro el engendrado. No interesa en la consideración meramente física si el encadenamiento es próximo o remoto, cercano o alejado en el tiempo o en el espacio: basta que ocurra, que exista, que se dé. “Cualquier suceso natural o hecho humano es susceptible de generar repercusiones que se expanden por todo el ámbito social al entrelazarse con otros hechos o acontecimientos que son, a su vez, consecuencia de sucesos anteriores. Esta expansión en el espacio y en el tiempo ocurre en círculos concéntricos, parecidos a los que produce una piedra al caer en el agua tranquila de un estanque; cuanto más alejados están del lugar del impacto, más débiles o imperceptibles se tornan por lo regular tales efectos”<sup>5</sup>.”<sup>6</sup>*

Otro tanto sucede con la teoría de la causa adecuada que *“considera también que para ser retenido como causa de un daño, un hecho debe ser la condición necesaria de dicho daño. Entendemos por ello la condición sine qua non, es decir, aquella sin la cual el daño no se habría producido.”<sup>7</sup>*

En cuanto al Daño Antijurídico el Consejo de Estado lo ha definido: *“(…) consiste en lesión de interés legítimo, patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación de soportar, que no está justificado por la ley o el derecho. De acuerdo con el artículo 90 de la C.P. el Estado responde por el daño antijurídico, calificación que se deduce al comprobar que el derecho no le impuso a la víctima el deber de soportar el daño”.*

Por lo tanto, es el daño, como primer elemento de la responsabilidad civil que se debe probar, cosa que en el presente caso no se evidencia si quiera sumariamente, pues fuera de las versiones de la demanda, los medios idóneos de prueba aportados no ofrecen certeza frente a la materialidad del daño sufrido por los demandantes.

Recordemos que acá no se evidencia daño causado por el actuar en defecto (omisión) de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE. Además, en el mismo acápite de hechos de la demanda es claro que no se le está endilgando responsabilidad directa a la superintendencia de transporte

<sup>5</sup> MOSSET ITURRASPE, “Responsabilidad por daños” Tomo VIII, Rubinzal – Culzoni Editores. Buenos Aires, pág. 401.

<sup>6</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 20 de abril de 2005. Consejero ponente Ramiro Saavedra Becerra.

<sup>7</sup> Tamayo Jaramillo, obra cit. Pág. 378.

### 3.2.2. HECHO DE UN TERCERO EN EJERCICIO DE ACTIVIDAD PELIGROSA

Se encuentra decantado, que la conducción de vehículos automotores constituye el ejercicio de una actividad peligrosa. Respecto de la cual se deben predicar unos supuestos para ser considerada como generante de un daño. A saber.

- a. Que se desarrolle una actividad peligrosa. Y ella es tal, cuando en el trabajo se emplean cosas, energías o actividades con alto riesgo de generar daños a terceros, como las que se relacionan con vehículos, ferrocarriles, energías eléctricas, atómica, etc.
- b. El daño debe provenir del peligro inherente a la actividad peligrosa.
- c. Que el agente sea responsable (guardián) del manejo de la actividad peligrosa.
- d. La víctima debe ser extraña a la causa del daño.
- e. Que el daño sea causado por la actividad peligrosa.

Además, en el caso particular, teniendo en cuenta la documentación que acreditó el organismo de tránsito de la Calera, aportado por el Ministerio, permite establecer que conforme la ficha de homologación a la vista se señala que podía transportar un semirremolque C2S1 y un C2S2, pero entonces si el Semirremolque que halaba era un C2S3 significa que el conductor y propietario de manera voluntaria omitieron las propias capacidades del vehículo accidentado, superando su capacidad de carga y arrastre, y además omitiendo la reglamentación que prohibía efectuar modificaciones, suspender o levantar uno de sus ejes llevando carga, situación que exime de responsabilidad a las entidades demandadas de su control por tratarse de hechos exclusivos de un tercero, quien asume en forma exclusiva su propia responsabilidad, con su actuar irregular y los daños causados son precisamente causados por dicha actividad. Al existir causales de hipótesis del accidente, que pueden ser atribuibles al conductor en primera instancia.

Para el caso particular el guardián del manejo de la actividad peligrosa es el conducir los vehículos que se vieron inmiscuidos en el accidente, y los daños causados son precisamente causados por dicha actividad. Al existir causales de hipótesis del accidente, que pueden ser atribuibles al conductor en primera instancia y/o a la misma víctima, ya que, con la participación del tercero, (conductores de los dos vehículos involucrados en el accidente) en el desenlace fatal, configura frente

1!

a la víctima, un evento de causación que da lugar a una eventual responsabilidad de estos y no del Estado en sí.

**3.2.3. INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD Y DE FALLA DEL SERVICIO TODA VEZ QUE NO HAY OMISIÓN EN LAS FUNCIONES DE INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL, POR CUANTO NO ES FUNCIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE EL CONTROL DE QUIENES PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA.**

De los hechos y pretensiones de la demanda no se determina la responsabilidad que según el actor tendría mi representada y por lo cual considera que se produce una falla en el servicio.

En el presente asunto la responsabilidad recae directamente sobre cada persona jurídica demandada, en la medida y proporción de participación en un hecho dañino, y es claro que la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE no está llamada a responder por los daños causados en razón a que conforme lo establecen la Ley 01 de 1991 y las delegadas en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000 y el DECRETO 1016 DE 2000 la superintendencia tiene encargada la vigilancia y control a la prestación del servicio público de transporte de carga pero respecto de aspectos objetivos y subjetivos de las empresas prestadoras de los servicios de transporte de carga, es decir que respecto del transporte que ejerzan personas particulares que no esté afiliadas a empresas y que presente el servicio de lo que se podría llamar de forma informal y/o pirata, le corresponde ejercer dicho control a la policía nacional y a la Inspección de tránsito respectiva, pues son estas las que pueden ejercer los controles y vigilancia de forma directa en las carreteras de Colombia

Además, en el caso particular, teniendo en cuenta la documentación que acreditó el organismo de tránsito de la Calera, aportado por el Ministerio, permite establecer que conforme la ficha de homologación a la vista se señala que podía transportar un semirremolque C2S1 y un C2S2, pero entonces si el Semirremolque que halaba era un C2S3 significa que el conductor y propietario de manera voluntaria omitieron las propias capacidades del vehículo accidentado, superando su capacidad de carga y arrastre, y además omitiendo la reglamentación que prohibía efectuar modificaciones, suspender o levantar uno de sus ejes llevando carga, situación que

16

exime de responsabilidad a las entidades demandadas de su control por tratarse de hechos exclusivos de un tercero, quien asume en forma exclusiva su propia responsabilidad, con su actuar irregular

Así mismo el numeral 22 del artículo 189 de la Constitución Política radica en el presidente de la República, como suprema autoridad administrativa, la facultad de ejercer la inspección y vigilancia en la prestación de los servicios públicos, en los términos que señale la ley.

Ahora, ante la imposibilidad fáctica de ejercer por sí solo todas las atribuciones que directamente la Constitución le asigna al presidente, los artículos 209 y 211 de la Constitución Política permiten el ejercicio de la función administrativa mediante la delegación de funciones, así:

“ART. 209. —La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones (...).”

El artículo 211 de la Carta prescribe las siguientes reglas para la delegación de funciones:

**“ART. 211. —La ley señalará las funciones que el presidente de la República podrá delegar en los ministros, directores de departamentos administrativos, representantes legales de entidades descentralizadas, superintendentes, gobernadores, alcaldes y agencias del Estado que la misma ley determine. Igualmente, fijará las condiciones para que las autoridades administrativas puedan delegar en sus subalternos o en otras autoridades...” (Se destaca).**

Como lo sostuvo EL CONSEJO DE ESTADO en el Concepto 2051 del 15 de marzo de 2011, las normas superiores transcritas fueron desarrolladas legalmente en los artículos 9º a 14 de la Ley 489 de 1998

En efecto, tratándose de funciones presidenciales esa ley establece, de manera especial en el artículo 13, lo siguiente:

**“ART. 13. —Delegación del ejercicio de funciones presidenciales. Sin perjuicio de lo previsto en la Ley 142 de 1994 y en otras disposiciones especiales, el presidente de la República podrá delegar en los ministros, directores de departamento administrativo, representantes legales de entidades descentralizadas, superintendentes, gobernadores, alcaldes y agencias del**

11

***Estado el ejercicio de las funciones a que se refieren los numerales 13, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27 y 28 del artículo 189 de la Constitución Política”. (Resalta la Sala).***

Es claro entonces que el titular de la función de inspección y vigilancia de los servicios públicos es —el presidente de la República—, quien delegó en una autoridad administrativa, el superintendente, el ejercicio de esta por expresa autorización legal, todo con el propósito de descongestionar los órganos superiores que conforman el aparato administrativo y, facilitar y agilizar la gestión de los asuntos administrativos

***Lo anterior concuerda plenamente con el artículo 66 de la Ley 489 que dispone: “Las superintendencias son organismos creados por la ley, con la autonomía administrativa y financiera que aquella les señale, sin personería jurídica, que cumplen funciones de inspección y vigilancia atribuidas por la ley o mediante delegación que haga el presidente de la República previa autorización legal”. (Resalta la Sala).***

En consecuencia, ante la imposibilidad material de ejercer por si solo las delicadas funciones de inspección y vigilancia que impone el numeral 22 del artículo 189 superior, el presidente de la República acude a la delegación de funciones en las superintendencias, organismos que están especializados en ejercer esas competencias, tal como puede advertirse en el artículo 66 citado. Con todo, es preciso recordar que las superintendencias no actúan de manera autónoma, sino bajo la dirección y orientación del presidente de la República, quien es el titular de la función de inspección y vigilancia, por disposición expresa de la Constitución Política

Por lo anterior y para el caso concreto se deben tener en cuenta *cuales son Las facultades de inspección, control y vigilancia de la SUPERINTENDENCIA AQUÍ DEMANDADA*

Estableciéndose entonces términos generales que las facultades de “inspección, control y vigilancia”, fueron definidas en la Ley 222 de 1995 <sup>(13)</sup> de la siguiente forma:

*a) La inspección es la atribución que tienen las superintendencias para requerir, verificar y examinar de manera ocasional, y en la forma establecida por la misma administración, la información necesaria sobre la situación jurídica, contable, económica y administrativa de cualquier sujeto vigilado. Ello incluye la posibilidad de practicar investigaciones administrativas;*

b) La vigilancia es la facultad que poseen las superintendencias para velar porque los sujetos vigilados se ajusten, tanto a la ley como a los estatutos, en su formación y funcionamiento y en el desarrollo de su objeto social, y

c) El control es la atribución que tienen las superintendencias para ordenar los correctivos necesarios a fin de subsanar situaciones críticas de orden jurídico, contable, económico o administrativo de cualquier sujeto vigilado.

## 2. Ley 105 de 1993<sup>(19)</sup>

Dicha ley “por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, establece en el artículo 1º lo siguiente:

*“ART. 1º—Sector y sistema nacional del transporte. Integra el sector transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.*

*Conforman el Sistema Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad”.*

Llama la atención que desde ese momento ya se señalaba específicamente la existencia del “sector transporte”, de donde se parte entonces de la asignación de competencia a diferentes autoridades y la necesidad de observar el principio de coordinación explicado en el capítulo precedente.

En efecto, el numeral 3º del artículo 3º materializa en el sector transporte el principio constitucional de coordinación, en los siguientes términos:

“3. De la colaboración entre entidades. Los diferentes organismos del Sistema Nacional de Transporte velarán por que su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación”.

Por su parte, el artículo 2º sobre “principios fundamentales” del transporte, reitera en el literal b) lo siguiente: “De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas”. En el mismo sentido el numeral 2º del artículo 3º sobre los “principios del transporte público”, ordena que “La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad...”.

### 3. Ley 336 de 1996

“Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte <sup>(20)</sup>, dispone en el artículo 1º lo siguiente:

“ART. 1º—La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo y Terrestre y su operación en el Territorio Nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan”.

De esta forma se ratifica que cada modalidad de transporte estará sujeta a una normatividad especial prevista en normas posteriores la cual será de carácter prevalente.

Por su parte, el artículo 8º de la Ley 336 establece:

“ART. 8º—Bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal”.

La disposición transcrita, en concordancia con la Ley 105, ratifica que es el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, el organismo rector del sector transporte, sin perjuicio de las competencias específicas que se asignen expresamente a las autoridades de ese sector, como es el caso de Supertransporte, según se explica a continuación, aspecto que reitera una vez más la necesidad de aplicar el principio de coordinación.

Así las cosas la responsabilidad recae directamente sobre cada persona jurídica demandada, en la medida y proporción de participación en un hecho dañino, y es

claro que la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE no está llamada a responder por los daños causados en razón a que conforme lo establecen la Ley 01 de 1991 y las delegadas en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000 y el DECRETO 1016 DE 2000 la superintendencia tiene encargada la vigilancia y control a la prestación del servicio público de transporte de carga pero respecto de aspectos objetivos y subjetivos de las empresas prestadoras de los servicios de transporte de carga, es decir que respecto del transporte que ejerzan personas particulares que no esté afiliadas a empresas y que presente el servicio de lo que se podría llamar de forma informal y/o pirata, le corresponde ejercer dicho control a la policía nacional y a la Inspección de tránsito respectiva, pues son estas las que pueden ejercer los controles y vigilancia de forma directa en las carreteras de Colombia

*Ahora el Decreto 101 de 2000*

“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones” (, se dictó con base en las facultades del numeral 16 del artículo 189 Constitución Política, “desarrolladas en los artículos 37 de la Ley 105 de 1993 y 54 de la Ley 489 de 1998”.

La citada norma constitucional prevé que corresponde al presidente de la República como “jefe de Estado, jefe de gobierno y suprema autoridad administrativa (...). 16. Modificar la estructura de los ministerios, departamentos administrativos y demás entidades u organismos nacionales, con sujeción a los principios y reglas generales que defina la ley”.

Los artículos 37 de la Ley 105 de 1993 y 54 de la Ley 489 de 1998, citados como fundamento del Decreto 101 de 2000, señalan los principios y reglas generales para modificar la estructura del sector transporte y de los ministerios, respectivamente, destacándose para el caso bajo consulta las relacionadas con la “administración gerencial” y los “mecanismos de desconcentración administrativa” (L. 105, art. 37, lit. c), así como que las dependencias internas en cada entidad u organismo administrativo estén dotadas de autonomía administrativa y financiera sin personería jurídica (L. 489, art 54, lit j), todo con el propósito de evitar la duplicidad de funciones (lits. a) y e) ibídem).

Bajo este contexto, es preciso indicar que el artículo 49 del Decreto 101 de 2000 derogó expresamente el Decreto 2171 de 1992<sup>(23)</sup>, y por lo mismo, fijó una nueva estructura para el Ministerio de Transporte y una asignación de funciones consecuente con las leyes 105 de 1996 y 489 de 1998, invocadas como fundamento de esa reestructuración.

De esta manera, el artículo 1º estableció:

“ART. 1º—El sector transporte está integrado por el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas y vinculadas 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:

1. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil.
2. La Superintendencia de Puertos y Transporte, Supertransporte”.

Este diseño institucional lo que demuestra es la asignación de competencias específicas a organismos especializados, Supertransporte según se verá enseguida, bajo el principio de coordinación. Así las cosas, el Ministerio de Transporte orienta y coordina el sector administrativo y Supertransporte ejerce bajo su propia responsabilidad las funciones a ella asignadas.

*El Decreto 1016 de 2000*

Dicho decreto “Por el cual se modifica la estructura de la Superintendencia de Puertos y Transporte”, se expidió 4 meses después del Decreto 101 de 2000, con base en las facultades del numeral 16 del artículo 189 de la Constitución Política, 54 de la Ley 489 de 1998 y 43 del Decreto 101 de 2000.

Se observa que el Decreto 1016 deroga el Decreto-Ley 2681 de 1991 que en su momento estableció la estructura y determinó las funciones de las dependencias internas de la Superintendencia.

De esta manera en el artículo 1º se define la naturaleza jurídica de Supertransporte así:

“ART. 1º—Naturaleza jurídica. La Superintendencia de Puertos y Transporte es un organismo de carácter administrativo y técnico, adscrito al Ministerio de Transporte, que goza de autonomía administrativa y financiera encargada de cumplir las funciones previstas en la Ley 1 de 1991 y las delegadas en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000, como se determinan más adelante”.

Como puede verse, el Decreto 1016 no modifica la naturaleza de Supertransporte que en su momento definió la norma de su creación, Ley 1ª de 1991, y reitera que las funciones específicas asignadas a ese organismo son las previstas en esa ley y las delegadas en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000. En este sentido el objeto del Decreto 1016 se

2

circunscribe a modificar la estructura de Supertransporte para cumplir con las funciones que de manera especial le atribuyen tales normas, tal como se reitera en el artículo 3º del Decreto 1016 que es del siguiente tenor:

“ART. 3º—Objeto de la entidad. Corresponde a la Superintendencia de Puertos y Transporte, ejercer las funciones de inspección, control y vigilancia que le corresponden al presidente de la República como suprema autoridad administrativa, en materia de puertos de conformidad con la Ley 1 de 1991 y en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de conformidad con la delegación prevista en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000”.

La acción judicial proyectada según el escrito de demanda es la de Reparación Directa *“por falla o falta en la prestación del servicio por omisión, retardo, irregularidad, ineficiencia o ausencia de este”*, sustentada en la lesión o daño supuestamente sufrido el convocante al ser supuestamente víctima de la inoperancia de la entidad.

Dicha acción exige para prosperar:

- A) *Daño que implique lesión de bien jurídicamente tutelado.*
  
- B) *Ausencia en la prestación del servicio por omisión, retardo, irregularidad, ineficiencia.*
  
- C) *Relación de causalidad entre el daño y la falla.*

En cuanto al Daño Antijurídico el Consejo de Estado lo ha definido: *“(…) consiste en lesión de interés legítimo, patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación de soportar, que no está justificado por la ley o el derecho. De acuerdo con el artículo 90 de la C.P. el Estado responde por el daño antijurídico, calificación que se deduce al comprobar que el derecho no le impuso a la víctima el deber de soportar el daño”*.

Por lo tanto, es el daño, como primer elemento de la responsabilidad civil que se debe probar, cosa que en el presente caso se evidencia con los registros civiles de defunción de los fallecidos.

Por lo tanto, y teniendo en cuenta que la materialidad del daño es el primer elemento para estudiar, y en este estado de las cosas se evidencia que fáctica y probatoriamente la materialidad, existencia y extensión de este que amerite su análisis para determinar la posibilidad de ser indemnizado.

*Frente Ausencia en la prestación del servicio por omisión, retardo, irregularidad, ineficiencia, por parte de la administración en lo referente a la Súper, no se evidencia tal circunstancia pues las funciones de la entidad no le están compelida a la intervención, máxime cuando los hechos ocurrieron por culpa de un tercero quien fue el causante del accidente sin que en ello interviniera por acción u omisión la entidad, hecho relevante que excluye la responsabilidad de plano y nos deja por fuera de la relación de responsabilidad en la ocurrencia de los hechos.*

*Finalmente, frente Relación de causalidad entre el daño y la falla, no hay un contexto cierto que ofrezca certeza frente a cualquier nexo con relacione directa e indirectamente a la súper, motivos por los cuales no es posible realizar una oferta o arreglo conciliatorio*

Nótese como la administración de las carreteras y el control de los vehículos de carga en las mismas expedición de licencias, etc dependiendo de su ubicación y corredor ocupado, estará a cargo de los municipios, departamentos o la Nación, la POLICIA NACIONAL (CARRETERAS) Y las inspecciones de tránsito, pero no es la Superintendencia la llamada a verificar el estado de los vehículos o la expedición de sus licencias, pues su labor misional y rol institucional y constitucional es vigilar a los operadores del servicio de transporte en todas sus modalidades y a los organismos que regulan el desarrollo de esa actividad

Así las cosas, la normativa que aplicable al caso concreto permite determinar que no es del resorte de la SUPERTRANSPORTE en ejercer un control directo en las carreteras sobre los vehículos de transporte de carga y las personas que ejercen ese servicio, en aras de la cooperación interadministrativa corresponde a la POLICÍA NACIONAL Y la autoridad de tránsito correspondiente

Además, es claro que la superintendencia no tiene la función, ni la competencia para la ejecución contractual, mantenimiento o intervención de la malla vial, ni para efectuar el registro o licencia de los vehículos, lo cual es de competencia de los organismos de tránsito, como lo prevé el artículo 35 de la Ley 769 de 2002, ni para desarrollar labores de control y revisión de los vehículos que circulan por las vías del país, pues son labores propias de otras entidades; pero que cuando se presentan casos como el aquí analizado, obedecen a actuaciones exclusivas de terceros, quienes por descuido, imprudencia o negligencia efectúan modificaciones

24

a los automotores, exponiendo su seguridad y la de otros, circunstancia que exime de responsabilidad y desvirtúa cualquier falla en el servicio del Estado, en el cual, en todo caso no interviene mi representada.

### **3.2.4. RESPONSABILIDAD DEL ACTUAR DE UN TERCERO O FUERZA MAYOR COMO CUSA CONCURRENTES EN LA PRODUCCIÓN DEL DAÑO Y LA EXONERACIÓN DE LA DEMANDADA**

La orientación jurisprudencial que ha establecido el CONSEJO DE ESTADO respecto de casos como el que aquí nos atañe precisa que el actor debe demostrar que ha sufrido un perjuicio indemnizable y la relación de causalidad con el hecho causante del daño, mientras que la entidad demandada se desligará de la responsabilidad pretendida, demostrando la culpa exclusiva de la víctima, el hecho de un tercero o la fuerza mayor

Las causales exonerativas de responsabilidad pueden exonerar de responsabilidad al demandado de forma total cuando la fuerza mayor, el hecho del tercero y/o el hecho de la víctima son consideradas como la causa única exclusiva y determinante del daño.

Pero también puede demostrarse que probada esa causal exonerativa, su ocurrencia tuvo incidencia en la producción del daño junto con el actuar del demandado a título de con causalidad, evento en el cual la consecuencia no será, en principio, la exoneración total de responsabilidad, sino que se estará frente a una reducción en la apreciación del daño, es decir, una reducción de la indemnización. Se puede afirmar que la imputación que no ha pasado por el filtro de las causales exonerativas, es una imputación aparente, que se convierte en definitiva sólo cuando supera este estudio sin verse alterada.

Es así como existen tres causales exonerativas estudiadas por la doctrina y la jurisprudencia, como son la fuerza mayor y/o caso fortuito, el hecho del tercero y el hecho de la víctima.

#### a) Fuerza mayor

Enneccerus: *define la fuerza mayor diciendo que es el “acontecimiento cognoscible, imprevisible que no deriva de la actividad en cuestión, sino que en este sentido viene de fuera, y cuyo efecto dañoso no podía evitarse por las medidas de precaución que racionalmente eran de esperar”*<sup>12</sup>. De acuerdo con la doctrina francesa, *“es un caso constitutivo de fuerza mayor el evento que presenta las tres características siguientes: exterioridad (respecto del demandado), imprevisibilidad (en su ocurrencia) e irresistibilidad (en sus efectos)*

En Colombia esta figura fue definida legalmente por el artículo 1º. de la Ley 95 de 1890 que subrogó el artículo 64 del Código Civil cuyo texto enuncia:

*“Se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc.”. Así las cosas, la fuerza mayor de acuerdo con la ley colombiana se entiende como sinónima del caso fortuito. Veremos más adelante cómo la jurisprudencia ha hecho enormes esfuerzos por diferenciar estas dos figuras las cuales, de acuerdo con esa diferenciación tienen la potencialidad de impedir la imputación en regímenes de responsabilidad diferentes.*

Mencionado por José Luis Concepción Rodríguez, Derecho de Daños, Editorial Bosch, 2ª. edición 1999, p. 85. 13 René Chapus. Droit Administratif General. Ediciones Montchrestein. París, 1997, p. 1122. Las causales exonerativas de la responsabilidad extracontractual 379 Revista de Derecho Privado, n.º 20, enero-junio de 2011, pp. 371 a 398

En lo que tiene que ver con la fuerza mayor, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha retomado lo establecido por la Corte Suprema de Justicia que al referirse a las características que debe revestir un hecho para ser calificado de fuerza mayor ha dicho: *“Así, pues, la cuestión del caso fortuito liberatorio o de fuerza mayor, al menos por norma general, no admite ser solucionada mediante una simple clasificación mecánica de acontecimientos apreciados en abstracto como si de algunos de ellos pudiera decirse que por sí mismo, debido a su naturaleza específica, siempre tienen tal condición, mientras que otros no. En cada evento es necesario estudiar las circunstancias que rodean el hecho con el fin de establecer si, frente al deber de conducta que aparece insatisfecho, reúne las características que indica el art. 1º de la Ley 95 de 1890, tarea en veces dificultosa que una arraigada tradición jurisprudencial exige abordar con severidad.*

Esos rasgos por los que es preciso indagar, distintivos del caso fortuito o de fuerza mayor, se sintetizan en la imposibilidad absoluta de cumplir derivada de la presencia de un obstáculo insuperable unido a la ausencia de culpa del agente cuya

responsabilidad se pretende comprometer y son, en consecuencia, los siguientes:

a) Que el hecho sea imprevisible, esto es que en condiciones normales haya sido lo suficientemente probable para que ese agente, atendido su papel específico en la actividad que origina el daño, haya podido precaverse contra él.

Aunque por lo demás, respecto del acontecimiento de que se trata, haya habido, como lo hay de ordinario para la generalidad de los sucesos, alguna posibilidad vaga de realización, factor este último con base en el cual ha sostenido la jurisprudencia que *“...cuando el acontecimiento es susceptible de ser humanamente previsto, por más súbito y arrollador de la voluntad que parezca, no genera el caso fortuito ni la fuerza mayor...”*

b) Que el hecho sea irresistible en el sentido estricto de no haberse podido evitar su acaecimiento ni tampoco sus consecuencias, colocando al agente sojuzgado por el suceso así sobrevenido-, en la absoluta imposibilidad de obrar del modo debido, habida cuenta que si lo que se produce es tan solo una dificultad más o menos acentuada para enfrentarlo, tampoco se configura el fenómeno liberatorio del que viene haciéndose mérito<sup>14</sup>. Respecto de la fuerza mayor ha expuesto el Consejo de Estado evocando la doctrina: “La fuerza mayor sólo se demuestra: mediante la prueba de un hecho externo y concreto (causa extraña). Lo que debe ser imprevisible e irresistible no es el fenómeno como tal, sino sus consecuencias...”

c) En síntesis, para poder argumentar la fuerza mayor, el efecto del fenómeno no sólo debe ser irresistible, sino también imprevisible, sin que importe la previsibilidad o imprevisibilidad de su causa. Además de imprevisible e irresistible debe ser exterior del agente, es decir, no serle imputable desde ningún ámbito...”<sup>15</sup>. *14 corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 26 de noviembre de 1999, expediente 5220. 15 consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 15 de junio de 2000, expediente 12423. Ver en igual sentido: Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 27 de noviembre de 2002, expediente 13090. 380 Héctor Patiño Revista de Derecho Privado, n.º 20, enero-junio de 2011, pp. 371 a 398*

d) De los anteriores pronunciamientos jurisprudenciales se deduce claramente que la fuerza mayor para que se configure como causal eximente de responsabilidad debe contener los tres elementos indicadores que hacen parte de su definición: 1. Es un hecho externo 2. Es un hecho imprevisible 3. Es un hecho irresistible 1. Es un hecho externo: la exigencia de este elemento le da el verdadero carácter de causa extraña a la fuerza mayor. El hecho constitutivo de fuerza mayor debe ser ajeno a la actividad dentro de la cual se ha causado el daño; dicho de otra manera, la fuerza mayor está definida como aquel hecho que no depende del actuar de ninguna de

las partes que se encuentran vinculadas al hecho dañino: no debe ser imputable ni a quien lo causa ni a quien lo sufre.

*Respecto de esta característica de la fuerza mayor, Guyot manifiesta: “un evento no es liberatorio sino a condición de ser exterior a la actividad del demandado, luego no puede resultar de su hecho, del de sus asalariados o de las cosas que estén bajo su guarda”<sup>16</sup>. La Sección Tercera del Consejo de Estado ha manifestado respecto a esta característica: “...en lo relacionado con (iii) la exterioridad de la causa extraña, si bien se ha señalado que dicho rasgo característico se contrae a determinar que aquella no puede ser imputable a la culpa del agente que causa el daño o que el evento correspondiente ha de ser externo o exterior a su actividad, quizás sea lo más acertado sostener que la referida exterioridad se concreta en que el acontecimiento y circunstancia que el demandado invoca como causa extraña debe resultarle ajeno jurídicamente, pues más allá de que sostener que la causa extraña no debe poder imputarse a la culpa del agente resulta, hasta cierto punto, tautológico en la medida en que si hay culpa del citado agente mal podría predicarse la configuración -al menos con efecto liberatorio pleno- de causal de exoneración alguna, tampoco puede perderse de vista que existen supuestos en los cuales, a pesar de no existir culpa por parte del agente o del ente estatal demandado, tal consideración no es suficiente para eximirle de responsabilidad, como ocurre en los casos en los cuales el régimen de responsabilidad aplicable es de naturaleza objetiva, razón por la cual la exterioridad que se exige de la causa del daño para que pueda ser considerada extraña a la entidad demandada es una exterioridad jurídica, en el sentido de que ha de tratarse de un suceso o acaecimiento por el cual no tenga el deber jurídico de responder la accionada...”<sup>17</sup>. <sup>16</sup> mencionado por Philippe Le Tourneau,*

*La Responsabilidad civil, traducción de Javier Tamayo Jaramillo, Editorial Legis, 2004, p. 93. <sup>17</sup> consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 26 de marzo de 2008.*

Las causales exonerativas de la responsabilidad extracontractual 381 Revista de Derecho Privado, n.º 20, enero-junio de 2011, pp. 371 a 398 De manera entonces que la exterioridad entendida como el hecho ajeno a las partes involucradas dentro de la actividad generadora del daño es característica indispensable de la fuerza mayor. 2. Es un hecho imprevisible: conforme al criterio unívoco de la jurisprudencia tradicional, la imprevisibilidad se presenta cuando no es posible contemplar el hecho con anterioridad a su ocurrencia. Para establecer qué es lo previsible en cada caso concreto, se requiere analizar las circunstancias particulares que rodean la actividad

en desarrollo de la cual acaeció el daño y, por consiguiente, se deben verificar las previsiones normales que habrían de exigirse a quien alega la fuerza mayor. Que el hecho sea imprevisible implica que en condiciones normales haya sido totalmente imposible para el agente precaverse contra él. Dice la jurisprudencia ya referenciada “cuando el acontecimiento es susceptible de ser humanamente previsto, por más súbito y arrollador de la voluntad que parezca, no genera el caso fortuito ni la fuerza mayor”

e) **Hecho del tercero**

f)

Esta causal de exoneración parte del supuesto inicial, según el cual, el causante directo del daño es un tercero ajeno a las partes intervinientes en el juicio de responsabilidad. No son terceros las personas a quienes además del demandado, adjudica responsabilidad solidaria o indistinta y que por ende resultan coobligados. Jurídicamente solo es tercero alguien extraño, por quien no se debe responder; es decir, no vinculado con el sujeto contra el que se dirige la acción resarcitoria

A este respecto ha establecido la jurisprudencia:

*“Por otra parte, en relación con la causal de exoneración consistente en el hecho de un tercero, la jurisprudencia de esta Corporación ha señalado que la misma se configura siempre y cuando se demuestre que la circunstancia extraña es completamente ajena al servicio y que este último no se encuentra vinculado en manera alguna con la actuación de aquél”*

*La jurisprudencia contenciosa ha considerado que para que se presente la figura del hecho del tercero como causal de exoneración de responsabilidad, es necesario que confluyan los siguientes elementos: a. Debe ser un hecho único exclusivo y determinante del daño producido b. Debe ser un hecho producido por circunstancias imprevisibles e irresistibles para quien lo alega*

*El hecho del tercero debe ser causa exclusiva única y determinante del daño para que se convierta en exoneratorio de responsabilidad.*

*El supuesto más común del hecho del tercero es aquel en el cual la participación del alguien extraño al demandante y al demandado fue el verdadero causante del daño y en este sentido, se configura una inexistencia del nexo causal.*

*No obstante, también hay casos en los cuales el hecho fue causado desde el punto de vista fáctico por el demandado, quien vio determinada su conducta por el actuar de un tercero, haciendo que el daño sea imputable a ese tercero de forma exclusiva, como en el caso de la legítima defensa cuando el daño producto de esa defensa se causa a alguien distinto de aquel cuya agresión se pretende repeler.*

28

*En este último caso nos encontramos frente a una imposibilidad de imputación, puesto que la defensa fue determinada por el hecho del tercero como en este caso el conductor de la Motonave.*

*Ahora bien, en el evento en que el hecho del tercero aparezca junto con el actuar del demandado como concausa en la producción del daño, lo que se genera es una solidaridad entre ellos como coautores del daño tal como lo establece el artículo 2344 del Código Civil, pudiendo la víctima perseguir por el total de la Indemnización a todos o a cualquiera de ellos indistintamente.*

Ha dicho el Consejo de Estado al respecto:

*“El concurso de conductas eficientes en la producción de un daño, provenientes de personas distintas a la víctima directa, genera obligación solidaria y, por lo tanto, el dañado puede exigir la obligación de indemnización a cualquiera de las personas que participaron en la producción del daño (arts. 2344 y 1568 Código Civil). Por consiguiente, cuando la conducta del tercero no es única ni exclusiva, sino coparticipada en forma eficiente y adecuada con la del demandado (s), el afectado puede pedir la declaratoria de responsabilidad de uno o de todos los deudores solidarios (art. 1571 ibídem).*

*Esta es la situación por la cual la coparticipación del tercero no es constitutiva de exonerante de responsabilidad; para que la conducta del tercero fuera exonerante se requeriría su exclusividad y, además, que fuera determinante en la producción del daño. Debe recordarse que: • La solidaridad de los deudores se produce en relación con la parte demandante y que entre los deudores solidarios la obligación de cada uno es conjunta y, por lo tanto, admite división o separación (art. 1579 ibídem). • El demandante puede dirigir su demanda por hechos como el descrito, de concurrencia conductas entre demandado y tercero, contra uno de estos o contra todos. • El demandado tiene derecho legal para cuando el demandante no citó a juicio otras personas como autoras del daño que sufrió, de una parte, para llamarlas a juicios para que se defina en la sentencia el reembolso a que tenga derecho (art. 1579 ibídem); en tal sentido puede verse la sentencia proferida el 26 de abril de este año (35). De otra parte, el demandado, desde otro punto de vista, puede también iniciar proceso contra el tercero que cooperó con él en la producción del daño, después de haber indemnizado totalmente a las víctimas, como consecuencia de la condena que se le impuso”*

Por otra parte, el hecho del tercero debe tener las características de toda causa extraña y en consecuencia debe ser irresistible e imprevisible, puesto que si se prueba que el hecho del tercero pudo haber sido previsto y/o evitado por el demandado que así no lo hizo, le debe ser considerado imputable conforme al principio según el cual “no evitar un resultado que se tiene la obligación de impedir, equivale a producirlo”

Respecto de la existencia de estas dos características que deben estar presentes, ha dicho la jurisprudencia: “...Se recuerda que el hecho del tercero para valer como causal exonerativa de responsabilidad debía ser, en el sub judice, irresistible e imprevisible para el Estado Colombiano, en razón a que si estaba en condiciones de preverlo o de resistirlo, como en efecto lo estuvo y a pesar de ello no lo hizo, o lo hizo deficientemente, tal comportamiento culposo administrativo que vincula su conducta con el referido daño, bien puede considerarse como causa generadora de éste, sin que en tales condiciones resulte interrumpida la relación de causalidad anteriormente advertida.

*“La doctrina es unánime al considerar que para el hecho del tercero pueda configurarse como causal de exoneración de responsabilidad, es indispensable que pueda tenersele como causa exclusiva del daño, producida en tales circunstancias que sea imprevisible e irresistible para que reúna las características de una causa extraña, ajena a la conducta de quien produjo el daño. “Se hace notorio que el hecho del tercero deba ser imprevisible puesto que, si puede ser prevenido o evitado por el ofensor, le debe ser considerado imputable conforme al principio según el cual ‘no evitar un resultado que se tiene la obligación de impedir, equivale a producirlo’. Y debe ser irresistible puesto que, si el causante del daño puede válidamente oponerse a él y evitarlo, luego no lo puede alegar como causal de exoneración”*

En este orden de ideas, resulta evidente cómo para la jurisprudencia del Consejo de Estado, el hecho del tercero debe revestirse de los requisitos de exterioridad, imprevisibilidad e irresistibilidad para que pueda ser considerado como una causa extraña que pueda impedir la imputación.

Además, en el caso particular, teniendo en cuenta la documentación que acreditó el organismo de tránsito de la Calera, aportado por el Ministerio, permite establecer que conforme la ficha de homologación a la vista se señala que podía transportar un semirremolque C2S1 y un C2S2, pero entonces si el Semirremolque que halaba era un C2S3 significa que el conductor y propietario de manera voluntaria omitieron las propias capacidades del vehículo accidentado, superando su capacidad de carga y arrastre, y además omitiendo la reglamentación que prohibía efectuar modificaciones, suspender o levantar uno de sus ejes llevando carga, situación que exime de responsabilidad a las entidades demandadas de su control por tratarse de hechos exclusivos de un tercero, quien asume en forma exclusiva su propia responsabilidad, con su actuar irregular

Así las cosas, el punto de vista de la exoneración de responsabilidad, la prueba de las causales de exoneración (causa extraña) se erige como una de las posibilidades que tiene el demandado para que el daño sufrido por la víctima no le sea imputable y, en consecuencia, no sea declarado responsable.

La diferenciación entre causalidad e imputación permite afirmar claramente que más que romper el nexo de causalidad, las causales de exoneración impiden imputar el daño a quien es demandado, pues el daño pudo haber sido causado por éste desde el punto de vista fáctico, pero llevado por el comportamiento bien de la propia víctima, bien de un evento constitutivo de fuerza mayor, o bien por el comportamiento de un tercero ajeno.

.”

### 3.2.5. EXCEPCIÓN DE PLEITO PENDIENTE

Esta excepción esta llamada a prosperar en razón a que ante el Juzgado 31 Administrativo del Circuito de Bogotá, con el radicado 110013336 031 2019 00039 00, cursa el medio de control de Reparación Directa admitido el 1 de julio de 2020 interpuesto por DIEGO ANTONIO SACRISTÁN GONZÁLEZ, quien actúa en nombre propio y en representación de su hijo menor NICOLAS SACRISTÁN AGUILAR y en contra de NACIÓN- MINISTERIO DE TRANSPORTE, MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – POLICÍA NACIONAL, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS INVIAS, SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES, UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA Y MUNICIPIO DE LA CALERA.

Quiere decir que ese proceso y el que aquí nos convoca, fueron promovidos por las mismas partes, incluso con la misma apoderada, con el fin de obtener el reconocimiento y pago de los perjuicios causados a NICOLAS SACRISTÁN AGUILAR y DIEGO ANTONIO SACRISTÁN GONZÁLEZ por hechos relacionados con el accidente acaecido el 31 de marzo de 2015 en la vía que de Bogotá conduce a Villavicencio, localidad quebrada blanca, sector santandereano, jurisdicción del municipio de Guayabetal.

Según el artículo 100 del Código General del Proceso, se señala como excepción previa, la titulada “*Pleito pendiente entre las mismas partes y por el mismo asunto*”, la cual tiene como objetivo garantizar el principio de seguridad jurídica, en procura de la certeza de las decisiones judiciales que resuelven los litigios para garantizar el cumplimiento de los fines que orientan la actividad judicial de celeridad, eficiencia y economía procesal, por lo que el señor Juez debe declarar probada la presente excepción y dar por terminado el presente proceso

### 3.2.2. FALTA DE PRUEBAS

Esta excepción la sustento en el hecho que, por regla general, a la parte interesada le corresponde probar los hechos que alega a su favor para la consecución de un derecho. Es este postulado un principio procesal conocido como ‘onus probandi, incumbit actori’ y que de manera expresa se encuentra previsto en el Código general del Proceso

Así las cosas, si observamos en el presente proceso no está probada, ni a responsabilidad de mi representada, ni los perjuicios causados a cada uno de los demandantes pues no se aporta prueba documental alguna que permita determinar que le asiste derecho a los demandantes que se le indemnicé por perjuicios materiales

De acuerdo con la unificación de la jurisprudencia en materia de perjuicios inmateriales, se estableció que “*se reconocerá de oficio o solicitud de parte, la afectación o vulneración relevante de bienes o derechos convencional y constitucionalmente amparados. La cual **procederá siempre y cuando, se encuentre acreditada dentro del proceso su concreción y se precise su reparación integral.** Se privilegia la compensación a través de medidas de reparación no pecuniarias a favor de la víctima directa y a su núcleo familiar más cercano, esto es, cónyuge o compañero(a) permanente y los parientes hasta el 1° de consanguinidad, en atención a las relaciones de solidaridad y afecto que se presumen entre ellos. Debe entenderse comprendida la relación familiar biológica, la civil derivada de la adopción y aquellas denominadas “de crianza”.* (...)”

### **3.2.3. EXCEPCIÓN DE OFICIO**

De acuerdo con lo dispuesto en el inciso 2º del artículo 187 del CPACA, se faculta al operador judicial para decidir de oficio sobre cualquier excepción que a lo largo del proceso se encuentre probada. Solicito al Señor Juez que, de encontrar probada alguna otra excepción no planteada en este escrito, se sirva pronunciarse sobre ella a favor de mi representada SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE.

### **4. PETICIÓN**

De acuerdo con los argumentos facticos y jurídicos particulares del caso, y las pruebas aportadas, recaudadas y practicadas, pido respetuosamente al Señor Juez se sirva declarar probadas las excepciones planteadas a favor de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, y en consecuencia deniegue todas las pretensiones de la demanda.

Como consecuencia de lo anterior y en virtud del artículo 188 del CPACA, se sirva condenar en costa a la parte demandante.

### **5. OPOSICIÓN A LA CUANTÍA**

Me permito manifestar que me OPONGO la cuantía del presente medio de control de REPARACIÓN DIRECTA, presentada por la demandante.

### **6. PRUEBAS**

Solicito al Despacho conductor del proceso que decreten, practiquen y se tengan como elementos probatorios los siguientes:

#### **MEDIANTE OFICIO.**

- 6.1.1.** Sírvase comedidamente Señor Juez oficiar a la compañía de seguros y/o compañías de seguros que garantizaron la circulación de los vehículos involucrados en el accidente a fin de determinar si por los hechos ocurridos y narrados en esta demanda han recibido solicitud pago alguna en qué sentido y si estas se asemejan a las pretensiones de la actual demanda, y se ser cierto, si han cancelado alguna

34

suma por los conceptos de daños sufridos al vehículo en mención, determinando a quien se le efectuaron los pagos respectivos

## 7. NOTIFICACIONES

Mi representada **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTES** recibe notificaciones en la Calle 63 # 9ª - 45, barrio Chapinero de la Ciudad de Bogotá D.C. o en el correo electrónico [notificajuridica@supertransporte.gov.co](mailto:notificajuridica@supertransporte.gov.co)

El suscrito abogado en mi condición de apoderado de la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTES**, manifiesto que recibo notificaciones en el correo electrónico [haiveralejandrolopezlopez@yahoo.com](mailto:haiveralejandrolopezlopez@yahoo.com)

Correos estos que quedan debidamente autorizados para recibir cualquier notificación, o comunicación

## 8. ANEXOS

Me permito aportar:

1. Poder otorgado a mi favor para actuar como apoderado de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, y sus anexos.

Cordialmente.



**HAIVER ALEJANDRO LOPEZ LOPEZ**  
C.C. 79.944.877 de Bogotá  
TPI. 137.114 del Consejo Superior de la Judicatura  
APODERADO SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

# PODER, ANEXOS Y CORREO ELECTRÓNICO DE OTORGAMIENTO

SEÑORES  
JUZGADO TREINTA Y OCHO (38°) ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO JUDICIAL DE  
BOGOTÁ  
E. S. D.

MEDIO DE CONTROL: REPARACION DIRECTA  
RADICADO: 11001333603820200019100  
ACCIONANTE: DIEGO ANTONIO SACRISTÁN GONZÁLEZ Y OTRO  
ACCIONADO: SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE Y OTROS  
ASUNTO: Poder

**MARIA FERNANDA SERNA QUIROGA**, mayor de edad, con domicilio en la ciudad de Bogotá D.C., identificada con cédula de ciudadanía número 1.019.017.883 de Bogotá D.C., actuando en calidad de Jefe de la Oficina Asesora Jurídica de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con las facultades otorgadas mediante Resolución número 6343 del 19 de mayo de 2020, que apporto con el presente escrito, otorgo **PODER ESPECIAL AMPLIO Y SUFICIENTE** al doctor **HAIVER ALEJANDRO LOPEZ**, mayor de edad, con domicilio en la ciudad de Bogotá D.C., identificado con la cédula de ciudadanía número 79.944.877 de Bogotá, abogado titulado e inscrito con la tarjeta profesional de abogado número 137.114 expedida por el Consejo Superior de la Judicatura, para que actúe en nombre y representación de la Superintendencia de Transporte dentro del proceso de la referencia.

El doctor **HAIVER ALEJANDRO LOPEZ**, tiene las facultades de asumir, sustituir, renunciar, reasumir, conciliar, transigir, terminar el proceso, allegar o pedir pruebas, impugnar e interponer los recursos de ley y en general ejercer todas las acciones encaminadas a la defensa de los intereses de la Entidad hasta la culminación de la acción que nos ocupa, sin que pueda decirse en momento alguno que actúa sin poder.

De conformidad con el artículo 5 del Decreto 806 de 2020, para efectos de notificaciones por favor tener en cuenta los siguientes correos electrónicos: [notificajuridica@supertransporte.gov.co](mailto:notificajuridica@supertransporte.gov.co) y [haiveralejandrolopez@yahoo.com](mailto:haiveralejandrolopez@yahoo.com)

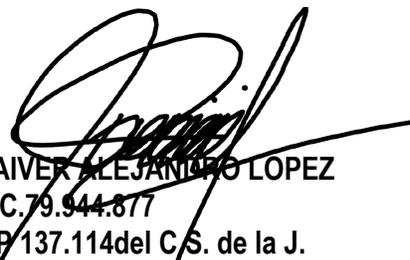
Respetuosamente solicito al señor Juez proceda reconocer personería para actuar al doctor **HAIVER ALEJANDRO LOPEZ** en los términos y para los fines del presente mandato.

Cordialmente,

Acepto,



**MARIA FERNANDA SERNA QUIROGA**  
JEFE OFICINA ASESORA JURÍDICA  
C. C. 1.019.017.883



**HAIVER ALEJANDRO LOPEZ**  
C.C.79.944.877  
T.P.137.114del C.S. de la J.



MINISTERIO DE TRANSPORTE  
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 06343 - 19 MAY 2020

Por la cual se hace un nombramiento ordinario en la Planta de Personal

EL SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTE

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las conferidas en los Decretos 775 de 2005 y 2409 de 2018 y

I. CONSIDERANDO:

- 1.1. Que mediante el Decreto No.2402 de 2019, se estableció en la Planta de personal de la Superintendencia de Transporte, el cargo de Jefe de Oficina Asesora Jurídica Código 1045 Grado 09, el cual se requiere efectuar su provisión en forma inmediata por necesidad del servicio.
- 1.2. Que por ser el cargo aludido de libre nombramiento y remoción procede su provisión mediante nombramiento ordinario.
- 1.3. Que el Decreto 775 de 2005 en el artículo 10 numeral 10.2, prevé "*Los empleos de libre nombramiento y remoción, incluidos los Superintendentes Delegados de las Superintendencias, serán provistos por los Superintendentes.*"
- 1.4. Que, para proveer dicho cargo, la Superintendencia de Transporte ha surtido el trámite previsto en el Artículo 2.2.13.2.3 del Decreto Único Reglamentario del Sector de la Función Pública 1083 de 2015.
- 1.5. Que la señora María Fernanda Serna Quiroga, identificada con la Cédula de Ciudadanía No. 1.019.017.883, acredita el cumplimiento de los requisitos exigidos en la Resolución No. 2000 del 3 de febrero de 2020 "*por la cual se establece el Manual específico de funciones y competencias laborales para los empleos de la planta de personal de la Superintendencia de Transporte*" para desempeñar el empleo denominado Jefe Oficina Asesora Código 1045 Grado 09 de la Oficina Asesora Jurídica, siempre que cuenta con Título Profesional de Abogada, Título de Posgrado en la modalidad de Especialización en Derecho Administrativo y más de 26 meses de experiencia profesional relacionada.
- 1.6. Que, para efectuar el nombramiento descrito en la parte resolutive, existen los recursos suficientes hasta el 31 de diciembre de 2020, por concepto de gastos de personal, según el Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. 1420 del 3 de enero de 2020, expedido por SIIF NACION, para la Superintendencia de Transporte.

Que, con fundamento en lo expuesto,

II. RESUELVE:

**Artículo Primero:** Nombrar a la señora María Fernanda Serna Quiroga, identificada con la Cédula de Ciudadanía No. 1.019.017.883, en el empleo denominado Jefe Oficina Asesora Código 1045 Grado 09 de la Oficina Asesora Jurídica.

Por la cual se hace un nombramiento ordinario en la Planta de Personal

**Artículo Segundo:** Esta Resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

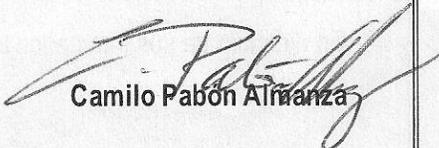
**COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Bogotá D.C. a los

**06343**

**19 MAY 2020**

**El Superintendente de Transporte**



**Camilo Pabón Alfaro**

Elaboró: Profesional Especializado – Ivan Valest  
Revisaron: Coordinadora Grupo Talento Humano – Belsy Sánchez Theran  
Contratista de Secretaria General: Nelly Greis Pardo Sánchez  
Aprobó: Secretaria General – María Pierina González Falla

REPUBLICA DE COLOMBIA



**MINISTERIO DE TRANSPORTE  
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE**

RESOLUCIÓN No.

**44033**

**09 OCT 2018**

Por la cual se delega una función en el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica de la Superintendencia de Puertos y Transporte

**LA SUPERINTENDENTE DE PUERTOS Y TRANSPORTE**

En ejercicio de facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas mediante el artículo 211 de la Constitución Política de Colombia, el artículo 9 de la Ley 489 de 1998, Ley 446 de 1998, los numerales 16 y 18 del artículo 7 del Decreto 1016 de 2000, y demás normas concordantes,

**CONSIDERANDO**

Que el artículo 211 de la Constitución Política de Colombia reconoce la delegación en los siguientes términos "La ley señalará las funciones que el Presidente de la República podrá delegar en los Ministros, Directores de Departamentos Administrativos, Representantes Legales de Entidades Descentralizadas, Superintendentes, Gobernadores, Alcaldes y Agencias del Estado que la misma ley determine. Igualmente, fijará las condiciones para que las autoridades administrativas puedan delegar en sus subalternos o en otras autoridades. (...)"

Que el artículo 9 de la Ley 489 de 1998, determina que "Las autoridades administrativas, en virtud de lo dispuesto en la Constitución Política y de conformidad con la presente ley, podrán, mediante acto de delegación, transferir el ejercicio de funciones a sus colaboradores o a otras autoridades, con funciones afines o complementarias. Sin perjuicio de las delegaciones previstas en leyes orgánicas, en todo caso, los Ministros, Directores de Departamento Administrativo, Superintendentes, representantes legales de organismos y entidades que posean una estructura independiente y autonomía administrativa podrán delegar la atención y decisión de los asuntos a ellos confiados por la ley y los actos orgánicos respectivos, en los empleados públicos de los niveles directivo y asesor vinculados al organismo correspondiente, con el propósito de dar desarrollo a los principios de la función administrativa enunciados en el artículo 209 de la Constitución Política y en la presente ley."

Que el artículo 7 del Decreto 1016 de 2000, establece las funciones específicas del Superintendente de Puertos y Transporte como agente del Presidente de la República.

Que en los términos del numeral 16 del artículo 7 del Decreto 1016 de 2000, corresponde al Superintendente de Puertos y Transporte otorgar poder a funcionarios y a personas externas para que representen a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Que, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 18 del artículo 7 del Decreto 1016 de 2000, al Superintendente de Transporte, como jefe del organismo, le corresponde expedir los actos administrativos conforme lo establecen las disposiciones legales, así como los reglamentos e instrucciones internas que sean necesarios para el cabal funcionamiento de la entidad.

Que en desarrollo de los principios y finalidades que orientan la función administrativa y con el ánimo de agilizar y salvaguardar los intereses de la Superintendencia de Puertos y Transporte, se hace necesario

Por la cual se delega una función en el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica de la Superintendencia de Puertos y Transporte

delegar en el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica la facultad de otorgar poder a funcionarios o personas externas para la representación judicial y extrajudicial de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

### RESUELVE

**ARTÍCULO PRIMERO:** Delegar en el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica de la Superintendencia de Puertos y Transporte la facultad de otorgar poder a funcionarios y a personas externas para que representen judicial y extrajudicialmente a la Superintendencia de Puertos y Transporte, en todos los procesos judiciales, constitucionales o asuntos administrativos, que se instauren en su contra, sea vinculada como parte o que ésta deba promover.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Ordenar que por conducto de la Secretaría General de la Superintendencia de Puertos y Transporte se publique el presente acto administrativo, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 119 de la Ley 489 de 1998.

**ARTICULO TERCERO:** La presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

44033

09 OCT 2018

**COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Bogotá D.C., a los

La Superintendente de Puertos y Transporte,

  
Carmen Ligia Valderrama Rojas

Proyectó: María del Rosario Oviedo Rojas – Jefe de la Oficina Asesora Jurídica 

Revisó: Julio Mario Bonilla Aldana – Asesor 

INICIO CORREO NOTICIAS FINANZAS DEPORTES CELEBRIDADES VIDA Y ESTILO MÁS...

Busca mensajes, documentos, fotos o personas

DIEGO ANTONIO DIEGO ARMAND Maria Fernanda S poder

Escribir

Atrás Archivar Mover Borrar Spam

13

- Buzón 53
- No leídos
- Destacado
- Borradores 850
- Enviados
- Archivo
- Spam
- Papelera
- Menos
- Vistas Ocultar
- Fotos
- Documentos
- Suscripciones
- Ofertas
- Carpetas Ocultar
- Carpeta nueva
- 2016 DEMAN...
- AA
- AUDIENCIA...
- AUDIENCIAS ...
- AUDIENCIAS ...
- AUDIENCIAS ...
- AUTOS Y SEN...
- BBVA Y BANCOS 17
- BOMBEROS 2
- CAMIONETA
- carpeta ekogui ... 9
- CERTIFICACI...
- CLAVES Y CO...
- COLPENSION...
- COLPENSION...
- CORREOS EN...
- CORREOS EN...
- CORREOS ENVI... 1
- DECRETO 80...
- DEFENSA JURID... 3
- DEMANDAS S... 65
- DOC INES
- ENTRADA A ...
- ESPECIALIZACI... 1
- EXPE ADMO...
- EXPEDIENTES...

poder Yahoo/ DEMAN... ★



Maria Fernanda Serna Quiroga <mariaserna@supertransporte.g... Para: alejandro lopez CC: Jenny Paola Pedraza Leon mar, 3 de ago. a las 10:38 p. m. ★

Buenas noches, remito poder para actuar en el siguiente proceso:

JUZGADO TREINTA Y OCHO (38°) ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTA
MEDIO DE CONTROL: REPARACION DIRECTA
RADICADO: 11001333603820200019100
ACCIONANTE: DIEGO ANTONIO SACRISTÁN GONZÁLEZ Y OTRO

Cordialmente,

María Fernanda Serna Quiroga
Jefe Oficina Asesora Jurídica



Diagonal 25 G No 95 a - 85



+57 (1) 3526700 Ext: 122



mariaserna@supertransporte.gov.co



www.supertransporte.gov.co

La información contenida en este mensaje, y sus anexos, tiene carácter confidencial y esta dirigida únicamente al destinatario de la misma y solo podrá ser usada por este. Si el lector de este mensaje no es el destinatario del mismo, se le notifica que cualquier copia o distribución de este se encuentra totalmente prohibida. Si usted ha recibido este mensaje por error, por favor notifique inmediatamente al remitente por este mismo medio y borre el mensaje de su sistema. Las opiniones que contenga este mensaje son exclusivas de su autor y no necesariamente representan la opinión oficial de la Superintendencia de Transporte. The information contained in this message and in any electronic files annexed thereto is confidential, and is intended for the use of the individual or entity to which it is addressed. If the reader of this message is not the intended recipient, you are hereby notified that retention, dissemination, distribution or copying of this e-mail is strictly prohibited. If you received this e-mail in error, please notify the sender immediately and destroy the original. Any opinions contained in this message are exclusive of its author and not necessarily represent the official position of superintendence of Transportation.



PODER HAI... .pdf
258.3kB

Navigation icons for the email content

Responder, Responder a todos o Reenviar

Enviar

Attachment icons: link, GIF, image, emoji, text, bold, italic, color, font size, etc.



Maria Quiroga
mariaase
+ Añadi

236627

REPUBLICA DE COLOMBIA  
RAMA JUDICIAL

CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA  
**TARJETA PROFESIONAL DE ABOGADO**

137114

Tarjeta No.

11/02/2005

Fecha de  
Expedición

25/11/2004

Fecha de  
Grado

**HAIYER ALEJANDRO**

**LOPEZ LOPEZ**

**79944877**

Cédula

**CUNDINAMARCA**

Consejo Seccional

**STO TOMAS/BOGOTA**

Universidad

*José Rodríguez de la Haza*

Presidente Consejo Superior  
de la Judicatura



*Haiyer Lopez*

REPUBLICA DE COLOMBIA  
IDENTIFICACION PERSONAL  
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **79.944.877**  
**LOPEZ LOPEZ**

APELLIDOS  
**HAIVER ALEJANDRO**

NOMBRES

FIRMA



FECHA DE NACIMIENTO **19-OCT-1977**

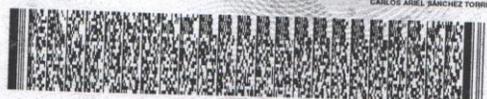
**BOGOTA D.C**  
(CUNDINAMARCA)  
LUGAR DE NACIMIENTO

**1.72** **O+** **M**  
ESTATURA G.S. RH SEXO

**29-NOV-1995 BOGOTA D.C**  
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL  
CARLOS ARIEL SANCHEZ TORRES

INDICE DERECHO



A-1500150-00207949-M-0079944877-20100106 0019690809A 1 1070106298