

Doctora

MIRFELLY ROCO VELANDIA BERMEO

Juzgado Noveno (9) Administrativo Oral Del Circuito de Cali

E.S.D.

of02admcali@cendoj.ramajudicial.gov.co,

Asunto: CONTESTACION DE LA DEMANDA

Demanda: REPARACION DIRECTA

Radicación: 760013333009202300042 00

Demandantes: GUSTAVO ALFONSO MUÑOZ CRIOLLO Y OTROS

Demandado: NACIÓN- MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS

ANDERSON MAURICIO RINCON CASTAÑEDA, identificado con cédula de ciudadanía No.79.711.807 de Bogotá D.C., portador de la tarjeta profesional No.171.570 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en nombre y representación del **MINISTERIO DE TRANSPORTE**, según poder debidamente conferido por el Jefe de la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte, por medio del presente escrito, me permito dar contestación a la demanda presentada a través de apoderado por **GUSTAVO ALFONSO MUÑOZ CRIOLLO Y OTROS**, manifestando desde ya mi oposición a los hechos, interpretaciones o argumentaciones jurídicas y a las pretensiones de los demandantes, a su vez solicito el otorgamiento de personería conforme al poder aportado, para actuar dentro del presente proceso, basado en las siguientes consideraciones:

I. FRENTE A LAS PRETENSIONES

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

En nombre de La Nación – Ministerio de Transporte me opongo a que se hagan las declaraciones y condenas solicitadas por la parte demandante, en contra del Ministerio de Transporte toda vez que no es la autoridad competente para ser vinculada al presente proceso por carencia de competencia funcional y por ende de responsabilidad alguna, en consecuencia solicitó sean negadas en su totalidad al demandante, por cuanto el Ministerio no tiene ningún tipo de responsabilidad en los hechos de la demanda, lo que conlleva a que mi representada, no debió concurrir al proceso y deba declararse la respectiva excepción que se propondrá en el capítulo respectivo.

II. FRENTE A LOS HECHOS

Previo a manifestarme sobre los hechos de la Demanda, es necesario manifestar que los mismos, no le constan al Ministerio de Transporte, toda vez que esta Entidad NO PARTICIPÓ de ninguno de los actos referentes a los hechos de la demanda, razón por la cual, sin que se entienda dilatoria la contestación, El Ministerio se limitará en la mayoría de los Hechos planteados a atenerse a lo probado en el proceso conforme a las pruebas aportadas en el mismo y a la validez que se otorgue a cada una de ellas por el señor Juez.

1

1. Frente al Hecho Primero: No le consta al Ministerio de Transporte, se atiene a lo que resulte probado dentro del correspondiente proceso judicial.

2. Frente al Hecho Segundo: No le consta al Ministerio de Transporte, se atiene a lo que resulte probado dentro del correspondiente proceso judicial.

3. Frente al Hecho Tercero: No es un hecho, es una apreciación subjetiva el Ministerio de Transporte, se atiene a lo que resulte probado dentro del correspondiente proceso judicial.

4. Frente al Hecho Cuarto: No le consta al Ministerio de Transporte, se atiene a lo que resulte probado dentro del correspondiente proceso judicial.

5. Frente al Hecho Quinto: No le consta al Ministerio de Transporte, las circunstancias de tiempo, modo, lugar y las condiciones en las que se desplazaba el señor GUSTAVO ALFONSO MUÑOZ CRIOLLO. El Ministerio se atiene a lo que resulte probado dentro del correspondiente proceso judicial, en especial en los documentos realizados por las autoridades competentes y que se aporten en el proceso. Igualmente por no ser su función legal, como tampoco tiene la función de mantenimiento de los arboles ubicados en las vías, reparación ni construcción de vías. El Ministerio no realiza el mantenimiento ni reparación de vías, por cuanto no tiene la competencia en materia de construcción, reparación, mantenimiento y señalización de las vías de ninguna índole (Ni Nacional, Departamental, Distrital ni Municipal) pues no le corresponde ninguna de estas labores al Ministerio de Transporte.

6. Frente al Hecho Sexto: No le consta al Ministerio de Transporte, se atiene a lo que resulte probado dentro del correspondiente proceso judicial.

7. Frente al Hecho Séptimo: es cierto.

III. **FUNDAMENTACIÓN FÁCTICA Y JURÍDICA DE LA DEFENSA**

Es importante señalar que el Ministerio de Transporte, no debe estar vinculado a este proceso materialmente, porque de la lectura de los hechos planteados en la demanda y que debe probar el demandante en el proceso, no tienen relación directa o indirecta con mi representada, por cuanto el Ministerio no ha participado o contribuido a que se den las situaciones planteadas por aquél. Mal podría pensar o argumentar tanto el demandante como el fallador al momento de proferir sentencia, que la competencia en materia de construcción, reparación, mantenimiento y señalización de las vías corresponda al Ministerio de Transporte, quien solamente fija las políticas en materia de transporte nacional e internacional, conforme la normatividad establecida en el decreto 2171 de 1992, el Decreto 2053 de 2003, a su vez, modificadorio del Decreto 101 de 2000, que disponen que el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial, la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo. Es decir, es concebido como un Ente Programático y Planificador más no ejecutor. Por lo tanto, no es el Ministerio de Transporte quien tiene a cargo el mantenimiento de la citada vía. Por lo tanto, no es posible derivar algún tipo de responsabilidad de mi representada.

Los demandantes pretenden con esta demanda de reparación directa que administrativa y extracontractualmente se declare responsable de todos los daños patrimoniales, morales y perjuicios eventualmente ocurridos a los demandantes por el accidente de tránsito sufrido por el señor **GUSTAVO ALFONSO MUÑOZ CRIOLLO**, ocurrido el día 18 de febrero de 2021, a las 4:00 P.M., en la vía Palmira –Cali, a la altura del kilómetro 9 junto a la Pizzería Salerno

2

en sentido Oriente - Occidente, se desprendió una rama de un árbol, cayendo presuntamente sobre la humanidad del señor GUSTAVO ALFONSO MUÑOZ CRIOLLO, lo que le causó presuntamente graves lesiones corporales y pérdida de la capacidad laboral del 78.74%.

Es fundamental indicar que EL MINISTERIO DE TRANSPORTE: es un organismo eminentemente regulador, planificador y normativo en el área de transporte y en la actualidad carece totalmente de funciones de tipo operativo, y de conservación, reparación y mantenimiento de vías de cualquier orden.

El Decreto 2171 del 30 de Diciembre de 1992 en el cual se reestructura el Ministerio de Obras públicas y Transporte como Ministerio de Transporte, no contempla como funciones de este organismo, la construcción, la conservación y mantenimiento de carreteras.

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

Las pretensiones reclamadas frente al Ministerio de Transporte no tienen vocación de prosperidad conforme se expondrá en el capítulo de las excepciones, como quiera que la presunta responsabilidad por falla en el servicio que expone el apoderado de los actores en la demanda, en contra del Ministerio, no se configura y mucho menos sobre los daños padecidos por los demandantes y, para demostrar esta afirmación hay que empezar por hacer un análisis de los postulados constitucionales y legales que rigen la materia de competencias y funciones de las entidades públicas aquí demandadas:

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

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

El DECRETO NÚMERO 087 DEL 17 DE ENERO DE 2011, modificó la estructura del Ministerio de Transporte y determinó las funciones de sus dependencias, en su artículo 4º estableció que la Integración del Sector Transporte, está constituida por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, dentro de ellas el Instituto Nacional de Vías INVIAS y la ANI Agencia Nacional de Infraestructura anteriormente INCO, continuando a cargo del

Ministerio de Transporte el siguiente objetivo conforme su artículo primero así:

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

Igualmente, el citado Decreto 087 de 2011 en su artículo Segundo, señaló las funciones se le asignan legalmente al Ministerio de Transporte siendo las siguientes:

ARTÍCULO 2o. FUNCIONES. Corresponde al Ministerio de Transporte cumplir, además de las funciones que determina el artículo [59](#) de la Ley 489 de 1998, las siguientes:

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

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

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

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

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

2.6. Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.

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

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

2.9. Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario.

2.10. Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.

2.11. Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades ejecutoras, las entidades territoriales y la Dirección General Marítima, Dimar.

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

2.13. Diseñar, coordinar y participar en programas de investigación y desarrollo científico, tecnológico y administrativo en las áreas de su competencia.

2.14. Impulsar en coordinación con los Ministerios competentes las negociaciones internacionales relacionadas con las materias de su competencia.

2.15. Orientar y coordinar conforme a lo establecido en el presente decreto y en las disposiciones vigentes, a las entidades adscritas y ejercer el control de tutela sobre las mismas.

2.16. Coordinar el Consejo Consultivo de Transporte y el Comité de Coordinación Permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dimar.

2.17. Participar en los asuntos de su competencia, en las acciones orientadas por el Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres.

2.18. Las demás que le sean asignadas.

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

PARÁGRAFO 2o. El Instituto Nacional de Concesiones, INCO^{<1>}, y el Instituto Nacional de Vías en relación con lo de su competencia, para el desarrollo de las actividades del modo de Transporte marítimo, serán asesorados por la Dirección General Marítima, Dimar, en el área de su competencia.

El artículo Cuarto del precitado Decreto determinó la integración del sector transporte así:

ARTÍCULO 4o. INTEGRACIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE. El Nivel Nacional del Sector Transporte está constituido, en los términos de la Ley [105](#) de 1993, por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas:

ENTIDADES ADSCRITAS

Instituto Nacional de Vías, Invías.

Instituto Nacional de Concesiones, INCO

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil.

Superintendencia de Puertos y Transporte, Supertransporte.

ÓRGANOS DE ASESORÍA Y COORDINACIÓN SECTORIAL

Comité de Coordinación permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dimar.

Consejo Consultivo de Transporte.

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

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

A cargo de las vías Nacionales no concesionadas.

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

El anterior artículo fue derogado por El Decreto 2056 de 2003; “Por el cual se modifica la estructura del Instituto Nacional de Vías INVIAS, y se dictan otras disposiciones”, indicando éste Decreto que el INVIAS tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas, proyectos de la infraestructura concesionada de la red Vial Nacional carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial, y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.

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

*Artículo 1°. Objeto del Instituto Nacional de Vías. El Instituto Nacional de Vías, INVIAS, tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura **no concesionada** de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.(Negrilla y Subraya fuera de texto)*

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

2.1 Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte
2.4 Adelantar investigaciones, estudios, y supervisar la ejecución de las obras de su competencia conforme a los planes y prioridades nacionales.

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

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

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

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

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

2.18 Las demás que se le asignen.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

El Decreto 4165 del 03 de noviembre de 2011, *·Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)*” cambió la naturaleza Jurídica y denominación del INCO en la Agencia Nacional de Infraestructura, en su artículo primero así:

Artículo 1°. Cambio de naturaleza jurídica y denominación del Instituto Nacional de Concesiones. *Cambiase la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Concesiones (INCO) de establecimiento público a Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, que se denominará Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte.*

Este mismo Decreto (4165 DE 2011), en sus artículos 3 y 4, señaló el objeto y funciones generales de la Agencia Nacional de Infraestructura así:

Artículo 3°. Objeto. *Como consecuencia del cambio de naturaleza, la Agencia Nacional de Infraestructura, tendrá por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación.*

Artículo 4°. Funciones generales. *Como consecuencia del cambio de naturaleza, son funciones generales de la Agencia Nacional de Infraestructura:*

1. *Identificar, evaluar la viabilidad y proponer iniciativas de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos o relacionados.*

2. *Planear y elaborar la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública y de los servicios conexos o relacionados, que hayan sido previamente identificados por el Ministerio de Transporte o asignados por el Gobierno Nacional.*

3. *Crear y administrar un banco de proyectos de infraestructura de transporte que sean susceptibles de desarrollarse mediante concesión u otras formas de Asociación Público-Privada.*

4. Definir metodologías y procedimientos en las etapas de planeación, pre-adjudicación, adjudicación, post adjudicación y evaluación de proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.
5. Elaborar los estudios para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo.
6. Elaborar los estudios y adelantar las acciones necesarias para recopilar la información de carácter predial, ambiental y social requerida para una efectiva estructuración y gestión de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo.
7. Identificar y proponer, como resultado del análisis de viabilidad técnica, económica, financiera y legal, las modificaciones requeridas a los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo, con la finalidad de asegurar condiciones apropiadas para el desarrollo de los mismos.
8. Realizar directa o indirectamente la estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo, con base en los lineamientos y políticas fijadas por las entidades encargadas de la planeación del sector transporte y por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, (Conpes).
9. Coordinar y gestionar, directa o indirectamente, la obtención de licencias y permisos, la negociación y la adquisición de predios y la realización de las acciones requeridas en el desarrollo de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo.
10. Adelantar los procesos de expropiación administrativa o instaurar las acciones judiciales para la expropiación, cuando no sea posible la enajenación voluntaria de los inmuebles requeridos para la ejecución de los proyectos a su cargo.
11. Identificar, analizar y valorar los riesgos de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo e incorporar en todos los contratos de concesión y sus modificaciones las reglas de distribución de riesgos de forma que sea explícita la asunción de riesgos de cada una de las partes.
12. Evaluar y hacer seguimiento a los riesgos contractuales e institucionales y proponer e implementar medidas para su manejo y mitigación.
13. Controlar la evolución de las variables relacionadas con las garantías otorgadas por la Nación durante la vigencia de los contratos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a cargo de la entidad, y calcular y actualizar los pasivos contingentes, si hubiere lugar a ello, para cubrir dichas garantías, de acuerdo con las normas legales vigentes y los lineamientos impartidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
14. Coordinar con el Instituto Nacional de Vías (Invías) y la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (Aerocivil) la entrega y recibo de las áreas y/o la infraestructura de transporte asociadas a los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo.

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

16. Supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo, de acuerdo con las condiciones contractuales.

17. Realizar la medición y/o seguimiento de las variables requeridas en cada proyecto para verificar el cumplimiento de los niveles de servicio y demás obligaciones establecidas en los contratos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo.

18. Asesorar a las entidades descentralizadas, territorialmente o por servicios y a las entidades nacionales, en la estructuración técnica, legal y financiera de proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada, para lo cual se suscribirán los convenios y contratos que sean necesarios.

19. Administrar y operar de forma temporal la infraestructura ferroviaria nacional cuando por razones de optimización del servicio esta haya sido desafectada de un contrato de concesión y hasta tanto se entregue a un nuevo concesionario o se disponga su entrega definitiva al Instituto Nacional de Vías (Invías).

20. Adelantar con organismos internacionales o nacionales, de carácter público o privado, gestiones, acuerdos o contratos para el desarrollo de actividades relacionadas con su objeto, tales como la realización de estudios o la estructuración de proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada o la prestación de servicios de consultoría.

21. Las demás funciones que se le asignen de conformidad con lo establecido en la ley.

Así mismo la Ley 105 de 1993, contempla lo siguiente:

“Artículo 13°.-

Especificaciones de la Red Nacional de Carreteras. La red nacional de carreteras que se construya a partir de la vigencia de la presente Ley, tendrá como mínimo las siguientes especificaciones de diseño:” (...)

“Parágrafo 2°.- Será responsabilidad de las autoridades civiles departamentales y/o municipales, la protección y conservación de la propiedad públicas correspondiente a la zona de terreno aledaña a las carreteras nacionales, adquiridas como reserva para el mantenimiento y ensanchamiento de la red vial. “(...)

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

Como se puede observar, no es al Ministerio de Transporte, a quien se le encuentra otorgada dentro de sus funciones y facultades legales el control y vigilancia en las vías públicas en

materia de tránsito, o su señalización y demarcación, construcción o el mantenimiento de vías, máxime que esta función se encuentra adjudicada a otras entidades del Estado, que cuentan con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica; situación que conduce a concluir que el mantenimiento, vigilancia y atención de las vías se encuentra en cabeza de entidades diferentes al Ministerio de Transporte, conforme a sus respectivas funciones. Situación que, en consecuencia, desvincula de cualquier responsabilidad en los hechos objeto de la demanda al MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Por lo tanto, es clara la FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA MATERIAL POR PASIVA del Ministerio de Transporte, ya que en la estructura de pretensiones que hace el demandante al solicitar que se declare responsable al Ministerio de Transporte, a pagar los daños y perjuicios causados por un accidente de tránsito; la eventual responsabilidad, que de conformidad con la normatividad vigente, le corresponde a entidad distinta del Ministerio de Transporte, que no es un ente ejecutor o de control, pues su carácter es eminentemente político, planeador y regulador.

No le es atribuible al Ministerio de Transporte Falla en el Servicio o la falta de vigilancia y/o control sobre el mantenimiento o reparación de la vía, pues no existe función en el ente Ministerial que permita establecer en éste, la responsabilidad en los perjuicios cuya indemnización se reclaman y los distintos hechos constitutivos de la falla en el servicio y/o la falla presunta y la teoría del daño antijurídico que establece el artículo 90 de la Constitución Nacional.

En consecuencia, se puede concluir, sin mayor esfuerzo, que el Ministerio de Transporte, no construye ni conserva carreteras nacionales ni departamentales o municipales, concesionadas o no, puesto que el Ministerio de Transporte es un organismo eminentemente regulador, planificador y normativo del sector transporte y hasta el día de hoy carece totalmente de funciones de tipo operativo en cuanto a construcción, conservación y mantenimiento de vías, cualquiera que sea ésta.

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

Adicionalmente la demanda adolece de total argumentación y fundamentación tanto de hecho como de derecho en cuanto la responsabilidad endilgable al MINISTERIO DE TRANSPORTE se refiere, olvidando el actor que debe probar, el hecho o falla del servicio, el daño y el nexo de causalidad entre estos dos, lo cual conlleva inexorablemente a que las pretensiones no gocen de respaldo jurídico, que permitan inferirle al despacho el tipo de responsabilidad predicada en la demanda, por ende en lo que respecta al Ministerio de Transporte deberá ser desvinculado de la totalidad de las pretensiones y condenas pedidas por el Demandante.

Unido a lo anterior es claro que la parte demandante no demuestra ni siquiera sumariamente, que el Ministerio tenga algún tipo de responsabilidad en los hechos de la Demanda, lo que desvirtúa el pobre nexo de causalidad alegada en la demanda, lo que genera, que mi defendida, deba por esta razón, igualmente ser exonerada de todas y cada una de las pretensiones.

Finalmente, cabe destacar que existe claramente falta de legitimación material y sustantiva en la causa por pasiva y por tal causa el Ministerio no puede entrar a responder por lo pretendido en la demanda, que comportan el fundamento de la demanda, ni a controvertir, como le correspondería, lo que no le consta y en lo que no tiene injerencia ni participación alguna.

En conclusión, con base en la normatividad expuesta y demás fundamentos citados, la Nación - Ministerio de Transporte, no es la encargada de la construcción, conservación y mantenimiento de las vías, no es la encargada de la señalización de las mismas.

IV. **EXCEPCIONES DE FONDO**

Además de todas aquellas que de conformidad con el literal 3 del artículo 175 del C.P.A.C.A. encuentre probadas el señor Juez, y las que para el efecto señale el Código General del Proceso propongo las siguientes:

FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA MATERIAL POR PASIVA

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

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

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

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

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

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

Entendido así el concepto de legitimación en la causa, es evidente que cuando ella falte, bien

en el demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria, sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra las que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la obligación correlativa alegada.

Al respecto, no sobra recordar lo dicho por la Sala en tal sentido, a saber:

"(...) La legitimación en la causa consiste en la identidad de las personas que figuran como sujetos (por activa o por pasiva) de la pretensión procesal, con las personas a las cuales la ley otorga el derecho para postular determinadas pretensiones. Cuando ella falte bien en el demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra las que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la obligación correlativa alegada (...)"¹¹.

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

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

ROMPIMIENTO DEL NEXO CAUSAL

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

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

El demandante no identifica a lo largo de su escrito de demanda; ni de ella se pueden concluir, ninguno de los elementos de responsabilidad que deben estar presentes cuando se instaura la acción de reparación directa frente al Ministerio, le basta con enunciar en los fundamentos de derecho que el daño a los demandantes es el resultado de una falla en la prestación del servicio público por parte de las entidades demandadas, debido a las circunstancias que rodearon el accidente de tránsito, con la simple afirmación de presunta omisión no es suficiente para endilgar responsabilidad a mi poderdante. Es claro que no se evidencia en esta demanda argumento alguno que demuestre que la presunta falla o falta del servicio que los actores reclaman sea imputable al Ministerio de Transporte, pues no basta afirmar que estas falencias, acciones y omisiones que ocasionaron el accidente de tránsito, sean per se las causantes del presunto daño.

Finalmente es de resaltar que, en ninguno de los hechos de la demanda, el apoderado de los demandantes señala de manera jurídicamente clara algún tipo de responsabilidad exclusiva o directa al Ministerio de Transporte, dejando en consecuencia, sin ningún fundamento la imputación de falla del servicio contra el Ministerio de Transporte, hecho que deberá tenerse en cuenta en el momento procesal de dictarse la respectiva sentencia de primera instancia.

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

No existe responsabilidad de ninguna naturaleza en mi representada respecto del caso demandado. Por cuanto la función de conservación, mantenimiento y atención de vías no es responsabilidad ni función que se encuentre en cabeza de la Nación – Ministerio de Transporte, por cuanto en relación con las funciones de este Ministerio no posee la de contratar la construcción o mantenimiento de vías; no tiene la facultad de mantener las mismas y tampoco es el competente en la reparación de las mismas, esta es competencia de los órganos facultados para estos casos acorde a la calidad de la vía donde ocurra el suceso.

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

CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA

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

Responsabilidad del factor humano en los accidentes: La responsabilidad del factor humano en la producción de accidentes se cifra aproximadamente en el 90% de los casos.

No olvidemos lo que se señala en la misma demanda en el hecho 5:

“5°. El día 18 de febrero de 2021, a las 4:00 p.m., el señor GUSTAVO ALFONSO MUÑOZ CRIOLLO, se movilizaba en una motocicleta de su propiedad, en sentido oriente occidente, a mano derecha a la margen de la recta vía Palmira-Cali y a la altura del kilómetro 9, junto a la Pizzería Salerno, en el que se presentó un volcamiento de una rama de un árbol Cachimbo, debido al peso de sus estructuras aéreas (ramas), lo cual hizo que se volcara parte de sus ramas, por falla en la estructura del fuste por fracturación o rompimiento de las fibras vegetales a una altura de un (1) metro de la base del árbol, lo cual se originó por falta de mantenimiento en el corredor vial”.

En nuestro concepto, y oportunamente se probará, una de las eventuales causas sucedidas en los hechos descritos por el demandante pudo ser la imprudencia de la víctima al manejar la motocicleta por el lugar del accidente sin tomar las respectivas medidas de prevención, pues como se manifiesta en la demanda el lugar sobre salía un árbol con ramas que sobre salían en la vía, Además, por las mismas condiciones de la vía, era necesario que el señor **GUSTAVO ALFONSO MUÑOZ CARRILLO**, tomara mayores previsiones propias para manejar la motocicleta por el sitio en razón a las condiciones físicas mismas del sector, conforme lo indica el apoderado de los demandantes.

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

Conforme a lo anterior, deberá apreciarse y analizarse al momento de dictarse la sentencia, las causas reales que causaron el accidente y si hubo o no una eventual responsabilidad del señor **GUSTAVO ALFONSO MUÑOZ CARRILLO**, en la generación del accidente de tránsito ocurrido El día 18 de febrero de 2021, a las 4:00 p.m., cuando se movilizaba en una motocicleta de su propiedad, en sentido oriente occidente, a mano derecha a la margen de la recta vía Palmira-Cali y a la altura del kilómetro 9, junto a la Pizzería Salerno, en el que se presentó un volcamiento de una rama de un árbol Cachimbo contra la humanidad de la víctima o si eventualmente se pudo presentar una responsabilidad compartida con un tercero.

HECHO DE UN TERCERO

Los demandantes pretenden con esta demanda de reparación directa que administrativa y extracontractualmente se declare responsable de todos los daños patrimoniales, morales y perjuicios eventualmente ocurridos a los demandantes eventualmente ocasionados al señor **GUSTAVO ALFONSO MUÑOZ CRIOLLO**, en el accidente de tránsito.

Las tradicionalmente denominadas causales eximentes de responsabilidad entre ellas el hecho exclusivo y determinante de un tercero se constituye en este caso y que da lugar a que devenga imposible imputar, desde el punto de vista jurídico, la responsabilidad por los daños cuya causación da lugar a la iniciación del litigio, a la persona o entidades que obran como demandadas dentro del mismo.

En relación con todas ellas, tres son los elementos cuya concurrencia tradicionalmente se ha señalado como necesaria para que sea procedente admitir su configuración: (i) su irresistibilidad; (ii) su imprevisibilidad y (iii) su exterioridad respecto del demandado, extremos en relación con los cuales la jurisprudencia del Consejo de estado ha sostenido lo siguiente: “a efectos de que operen los mencionados eximentes de responsabilidad (hecho de la víctima o de un tercero), es necesario aclarar, en cada caso concreto, si el proceder activo u omisivo de aquellos tuvo, o no, injerencia y en qué medida, en la producción del daño. En ese orden de ideas, resulta dable concluir que para que dichas causales eximentes de responsabilidad puedan tener plenos efectos liberadores respecto de la responsabilidad estatal, resulta necesario que la conducta desplegada por la víctima o por un tercero sea tanto causa del daño, como la raíz determinante del mismo.”

La exterioridad que se exige de la causa del daño para que pueda ser considerada extraña a la entidad demandada es una exterioridad jurídica, en el sentido de que ha de tratarse de un suceso o acaecimiento por el cual no tenga el deber jurídico de responder la accionada en

este caso el Ministerio de Transporte.

En ese orden de ideas, resulta dable concluir que dicha causal eximente de responsabilidad tiene plenos efectos liberadores respecto de la responsabilidad estatal del Ministerio de Transporte, por cuanto la conducta desplegada por un tercero es tanto causa del daño, como la raíz determinante del mismo, es decir, que se trata de la causa adecuada o determinante generada por un tercero, por la víctima o de manera concurrente entre ambos, pero en ningún momento por el Ministerio de Transporte.

GENÉRICA

Sin perjuicio de las excepciones propuestas y con fundamento en el Código de Procedimiento Administrativo, solicito que se decida en la sentencia sobre las excepciones que el fallador encuentre probadas.

V. PRUEBAS

1. Solicito comedidamente a ese Despacho, se tenga en cuenta como soporte legal probatorio de las funciones del Ministerio de Transporte, establecidas en las normas señaladas en la presente contestación.

2. Las pruebas que obren y se realicen dentro del presente proceso aportadas por todas las partes.

VI. PETICIONES DE LA PARTE DEMANDADA

En consideración a los argumentos expuestos, presento al Señor Juez las siguientes peticiones:

1. Sobre las pretensiones de la demanda;
Solicito que se nieguen las pretensiones de la demanda en contra del Ministerio de Transporte.
2. Peticiones propias de la contestación de la demanda
 - 2.1 Solicito se declaren prosperas las excepciones propuestas por el Ministerio de Transporte.
 - 2.2 Solicito se me reconozca personería jurídica dentro del presente proceso.

VII. ANEXOS

1. Adjunto poder debidamente otorgado con sus respectivos anexos

VIII. NOTIFICACIONES

El Ministerio de Transporte, por intermedio del señor Ministro Doctor William Camargo Triana y el suscrito, recibimos notificaciones, en la secretaría de su Honorable Despacho y en la sede del Ministerio de Transporte, ubicado en la Calle 24 Avenida la Esperanza No. 62 – 49 Piso 10 Sector La Esfera Centro Comercial Gran Estación II. Correo electrónico institucional

Correo institucional de Ministerio de Transporte.

notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co

Correo institucional del suscrito apoderado.

amrincon@mintransporte.gov.co

Abonado telefónico 3144250798.

Cordialmente,



ANDERSON MAURICIO RINCON CASTAÑEDA.

C.C. No. 79'711.807 de Bogotá D.C.

T.P. No. 171.570 del C. S. de la J.

Email: amrincon@mintransporte.gov.co; y

notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co

Cel. 3144250798