

Para contestar cite:
 Radicado ANI No.: CCRAD_S
 CBRAD_S
 Fecha: CCF_RAD_S

Tabla 1 - Vías existentes a cargo del Concesionario (Corte Dic-2022).

Sector	RN	PR Inicio	PR Fin	Fecha entrega	Tipo calzada	Longitud aproximada (km)
Primavera - Ancón Sur	2509	54+000	64+000	22/03/2017	Doble	10
Bolombolo - Camilo C	6003	48+000	57+600	7/11/2014	Sencilla	9,6
		57+600	57+900	10/10/2017		0,3
		57+900	76+450	7/11/2014		18,55
		76+450	79+250	10/10/2017		2,8
		79+250	81+900	7/11/2014		2,65
Camilo C - Primavera	6003	81+900	88+100	01/08/2018	Sencilla	6
		90+000	93+700	01/08/2018	Doble	3.7
Longitud total aproximada (km)						53,6

Sin embargo, es importante precisar que el concesionario realiza actividades de operación y mantenimiento en los referidos tramos, pero se debe tener en cuenta que actualmente el contrato de concesión se encuentra en la etapa preoperativa, la cual a su vez está comprendida en dos fases que son la preconstrucción y la construcción, y actualmente se encuentra en la fase de construcción que inició con la firma del Acta de Inicio del 10 de mayo de 2018.

Hechos 4.1.6. y 4.1.7. Para esta Agencia lo relatado en estos hechos es impreciso por lo que se atiene al contenido expreso de la normativa aplicable vigente para el servicio público de bomberos.

Respuesta a los hechos denominados “constitutivos de las acciones y omisiones atribuibles a los demandados” contenidos en el numeral 4.2.

Hechos 4.2.1. a 4.2.4 A esta Agencia no le consta lo afirmado en estos hechos respecto a las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrió el suceso, sin embargo, se resalta que la parte demandante acepta y confiesa que el vehículo presentó una falla mecánica que generó un incendio de gran magnitud de forma rápida e inmediata que ni siquiera fue posible controlar con el equipo de carretera (extintor) que llevaba el conductor.

Hecho 4.2.5. Sobre el particular esta Agencia aclara que según lo informado por la interventoría quien realizó revisión del Anexo 4 del “Informe Gerencial Mensual” del concesionario correspondiente al mes de diciembre de 2022, evidenció que efectivamente el día miércoles 21 de diciembre de 2022 se registró el evento No. 275 del mes, a la altura del PR64+450 RN6003, calzada única en carril derecho, el

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

infraestructura de transporte. En efecto, el artículo 30 de la mencionada ley dispone:

“ARTÍCULO 30. DEL CONTRATO DE CONCESIÓN. La Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula para las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.

La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la Entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.

En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura Distrital o Municipal de transporte.

PARÁGRAFO 1o. Los Municipios, los Departamentos, los Distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.

PARÁGRAFO 2o. Los contratos a que se refiere en inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4o. del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada Ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.

PARÁGRAFO 3o. Bajo el esquema de Concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retomo al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.”

De lo expuesto se concluye que el contrato de concesión tiene ciertas particularidades trascendentales en lo referente a la responsabilidad que puede generarse en desarrollo de este contrato público y en las obligaciones que se generan con su suscripción, ya que la distribución del riesgo es muy diferente al

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

común de los contratos, especialmente a los contratos de obra, pues en virtud de la naturaleza de las concesiones, el concesionario tiene plena autonomía en su ejecución y operación.

Adicionalmente a lo expuesto, en virtud de la Ley 1508 de 2012, en la actualidad encontramos los **CONTRATOS de ASOCIACIÓN PÚBLICO – PRIVADA (APP)** definidos como *“todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales decidan hacer uso de los instrumentos establecidos en la presente ley, mediante los cuales encargan a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura”*.

Con la expedición de la Ley 1508 de 2012, se incorporan cambios importantes para el desarrollo de la infraestructura, toda vez que las retribuciones con recursos del Estado se condicionan a la disponibilidad, al nivel de servicio y a los estándares de calidad fijados en el contrato. En este sentido, el socio privado deberá financiar la construcción de la infraestructura, hasta tanto se culmine cada una de las unidades funcionales en las que se divide el proyecto. Lo anterior, busca alinear incentivos para que el privado construya rápidamente y en esta medida tenga el derecho de percibir su retribución.³

Así se estableció en la mencionada ley mediante la cual se reglamentó el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas y que en su artículo 3 indicó lo siguiente:

“La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura.

También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.

En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera.

³ Conpes 3760 de 2013

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **CCRAD_S**
CBRAD_S
Fecha: **CCF_RAD_S**

Obligación	Estipulado en el Contrato
Señalización	<p>Las obligaciones sobre señalización para el caso del PR 59+110, RN 6003, para el 7-JI-2018, estas contenidas en los siguientes apartes del Contrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nivel de Servicio "Señalización Vertical" con identificador E11, con concepto de medición "Posición, legibilidad de la señal", de la "Tabla 1 – Niveles de Servicio para Etapa Preoperativa" del Apéndice Técnico 2 del Contrato (Condiciones para la Operación y Mantenimiento). Sección "6.3.2 Señalización Vertical y Señalización Horizontal" del Apéndice Técnico 2 del Contrato (Condiciones para la Operación y Mantenimiento), teniendo en cuenta el condicional establecido en el numeral "3.3.1 Operación de la Vía durante la Etapa Preoperativa", del mismo apéndice, que establece: <p style="margin-left: 40px;">"Cuando a lo largo de este documento se haga referencia a las obligaciones de resultado del Concesionario contenidas en el Apéndice Técnico 4, debe entenderse que tales obligaciones son aplicables para cada Unidad Funcional con posterioridad a la suscripción de la correspondiente Acta de Terminación de Unidad Funcional. Como consecuencia de lo anterior, las obligaciones de resultado en materia de Operación y Nivel de servicio que le son exigibles al Concesionario durante la Etapa Preoperativa serán las indicadas en la Tabla 1 - Niveles de Servicio para Etapa Preoperativa, y por lo tanto, las referencias al Anexo 4 debe entenderse efectuadas a la Tabla 1 de este Apéndice para la Etapa Preoperativa."</p>
Iluminación	<p>En la sección "6.3.4 Iluminación" del Apéndice Técnico 2 del Contrato (Condiciones para la Operación y Mantenimiento), teniendo en cuenta el condicional establecido en el numeral "3.3.1 Operación de la Vía durante la Etapa Preoperativa", del mismo apéndice citado en la fila anterior de esta tabla.</p> <p>Para el caso particular del PR 59+110, RN 6003, en el Acta de Entrega de Infraestructura del 7-Nv-2014, no se realizó entrega de infraestructura de iluminación del INVIAS a la ANI y esta a su vez al Concesionario, por lo que en el sitio no se posee infraestructura de iluminación.</p>
Seguridad Vial	<p>Sobre Seguridad Vial, el Contrato contempla los siguientes apartes:</p> <ul style="list-style-type: none"> En la sección "3.3.7 Seguridad Vial" del del Apéndice Técnico 2 del Contrato (Condiciones para la Operación y Mantenimiento), teniendo en cuenta el condicional establecido en el numeral "3.3.1 Operación de la Vía durante la Etapa Preoperativa", del mismo apéndice citado en una fila anterior de esta tabla. En la sección "5.3 SEGURIDAD VIAL" del Apéndice Técnico 3 del Contrato (Especificaciones Generales). En la sección "6.1 Sistema de gestión de la seguridad vial" del Apéndice Técnico 3 del Contrato (Especificaciones Generales).

Por la naturaleza legal del contrato de concesión es claro que se encuentra en cabeza del concesionario, entre otras obligaciones, la de atención de accidentes y emergencias, aspectos sobre los cuales la entidad estatal concedente no tiene incidencia alguna, por varias razones, una de ellas, porque el concesionario es

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

“2.3.1. La legitimación en la causa en la jurisprudencia del Consejo de Estado.

“Sea lo primero advertir, en relación con la naturaleza jurídica de la noción de legitimación en la causa, que ésta, en los procesos ordinarios y según lo ha señalado la Sala, no es constitutiva de excepción de fondo sino que se trata de un presupuesto necesario para proferir sentencia de mérito favorable ora a las pretensiones del demandante, bien a las excepciones propuestas por el demandado.

“Adicionalmente, se ha diferenciado entre la legitimación de hecho y la legitimación material en la causa⁵. La primera se refiere a la relación procesal que se establece entre el demandante y el demandado por intermedio de la pretensión procesal, es decir, se trata de una relación jurídica nacida de la atribución de una conducta en la demanda y de la notificación del libelo inicial al demandado, de manera que quien cita a otro y le endilga la conducta, actuación u omisión que dan lugar a que se incoe la acción, está legitimado de hecho por activa y aquél a quien se cita y se le atribuye la referida acción u omisión, resulta legitimado de hecho y por pasiva, después de la notificación del auto admisorio de la demanda.

“Por su parte, la legitimación material en la causa alude a la participación real de las personas en el hecho que origina la presentación de la demanda, independientemente de que dichas personas no hayan demandado o que hayan sido demandadas. De ahí que la falta de legitimación material en la causa, por activa o por pasiva, no enerve la pretensión procesal en su contenido, como sí lo hace una excepción de fondo, pues, como lo ha precisado la Sala,

«[L]a excepción de fondo se caracteriza por la potencialidad que tiene, si se prueba el hecho modificativo o extintivo de la pretensión procesal que propone el demandado o advierte el juzgador (art. 164 C.C.A) para extinguir parcial o totalmente la súplica procesal.

*La excepción de fondo supone, en principio, el previo derecho del demandante que a posteriori se recorta por un hecho nuevo y probado —**modificativo o extintivo del derecho constitutivo del demandante**— que tumba la prosperidad total o parcial de la pretensión, como ya se dijo.*

⁵ Ver, por ejemplo, Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera sentencia de 15 de junio de 2000; Consejera Ponente: María Elena Giraldo Gómez; expediente No. 10.171; Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del veintiocho (28) de abril de dos mil cinco (2005), Consejero ponente: Germán Rodríguez Villamizar, Radicación número: 66001-23-31-000-1996-03266-01(14178).

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

En este sentido, el Código Civil en su artículo 1757, recoge exactamente lo anterior, en los siguientes términos:

“Artículo 1757. Persona con la carga de la prueba. Incumbe probar las obligaciones o su extinción al que alega aquéllas o ésta”.

Igualmente, el Código General del Proceso prevé con el mismo propósito:

“Artículo 167. Carga de la prueba. Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen”.

Frente a la carga de la prueba en casos de posibles fallas en el servicio, debe decirse que actualmente hay consenso en la jurisprudencia en que el título de imputación subjetivo de falla en el servicio requiere que la falla sea **probada**, es decir, no debe entrar a presumirse, máxime cuando la carga de la prueba se encuentra regulada por el citado artículo 167 ídem, y no existe presunción legal al respecto.

Sobre el particular, el Consejo de Estado ha señalado:

*“La referida norma legal que desarrolla el tradicional aforismo de acuerdo con el cual quien afirma un hecho debe probarlo: "incumbit probatio qui dicit non qui negat". Ello se traduce, en los procesos que cursan ante el juez de lo Contencioso Administrativo, en **que quién pretende determinado efecto jurídico debe acreditar los supuestos de hecho de las normas en que se ampara, luego, en general, corresponde la carga de la prueba de los hechos que sustentan sus pretensiones, en principio, al demandante**, al paso que concierne al demandado demostrar los sucesos fácticos en los cuales basa sus excepciones o su estrategia de defensa. Si aquel no cumple con el onus probandi, la consecuencia que habrá de asumir será la desestimación, en la sentencia, de su causa petendi, si es éste, en cambio, quien no satisface la exigencia probatoria en punto de los supuestos fácticos de las normas cuya aplicación conduciría a la estimación de sus excepciones o de los argumentos de su defensa, deberá asumir, consiguientemente, un fallo adverso a sus intereses.*

Los planteamientos expuestos son, entonces, los que han de ilustrar el proceder del Juez ante la falta o la insuficiencia de los elementos demostrativos de los hechos que constituyen el thema probandum del proceso -es decir, aquellos respecto de los cuales se predica la necesidad de su demostración-, pues la autoridad judicial, en cualquier caso, no puede declinar su responsabilidad de resolver el fondo del asunto, de suerte que las anotadas reglas de la carga de la prueba indicarán si

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

2. La emergencia fue atendida oportunamente lo que demuestra que el concesionario cumplió con sus obligaciones contractuales.

Conforme se evidencia del registro fotográfico allegado por el concesionario, este cumplió con su obligación contractual de atención de emergencias de la vía en mención. En efecto, según lo informado por la interventoría y el concesionario, así como de las fotografías del lugar de los hechos, se advierte que se desplegaron las acciones adecuadas para atender el incendio del automotor, como el vehículo de vigilancia con personal capacitado en primeros auxilios y el despliegue de control de tráfico para atender adecuadamente el incidente.

En el documento allegado por la interventoría anexo al presente escrito denominado “Niveles de servicio para etapa preoperativa tiempo de atención de incidentes diciembre de 2022”, se evidencia la atención por parte del inspector vial con un tiempo de un (1) minuto y el servicio de la grúa pluma con un tiempo de dieciocho (18) minutos, cumpliendo así con los tiempos de respuesta estipulados en el contrato de concesión.

En ese orden, no es cierto lo afirmado por la parte demandante quien de forma engañosa pretende imputar una supuesta falta de atención oportuna del incendio, toda vez que conforme lo estipulado en el contrato de concesión los tiempos de atención fueron los adecuados aunado a que el servicio prestado cumplió con los parámetros contractuales.

Esta Agencia reitera que el deber de vigilancia y supervisión respecto del contrato de concesión se cumple a cabalidad mediante la celebración y ejecución del contrato de interventoría, mediante el cual se realiza el ejercicio de supervisión que el concedente debe ejercer sobre el concesionario en los aspectos, material, técnico, financiero y jurídico, sin que esto signifique que la ANI tenga la obligación de ejecutar las obras, pues se perdería el objeto mismo del contrato de concesión.

De lo expuesto se advierte que el daño no puede ser imputado con fundamento en un supuesto incumplimiento del contrato de concesión, aunado a que según lo acreditado en el proceso, la causa generadora del daño fue una falla mecánica.

Esta Agencia resalta que la parte demandante acepta y confiesa en el relato de sus hechos que el vehículo presentó una falla mecánica que generó un incendio de gran magnitud de forma rápida e inmediata que ni siquiera fue posible controlar con el equipo de carretera (extintor) que llevaba el conductor.

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

Respecto a la importancia de establecer la causa determinante para la producción del daño, el Consejo de Estado ha concluido que no todas las acciones que anteceden a la producción del daño son causas de este y que lo relevante es identificar cuál acción fue la causa determinante, principal y eficiente del hecho dañoso.⁹

En ese sentido, es preciso identificar como causa jurídica del daño sólo aquella que contribuye a su producción, que para el presente caso, corresponde a la falta de mantenimiento del vehículo que debido a una falla mecánica generó el incendio y los perjuicios que ahora pretenden ser indemnizados.

3. De la conducción de vehículos como actividad peligrosa.

La jurisprudencia constitucional, así como la de lo contencioso administrativo tienen por establecido que la actividad de conducir vehículos automotores es una actividad peligrosa “*que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión*”¹⁰.

La actividad peligrosa la Corte Suprema de Justicia la ha entendido como “*aquella que aunque lícita es de las que implican riesgos de tal naturaleza que hacen inminente la ocurrencia de daños*”¹¹.

Por lo anterior, en el desarrollo de la actividad peligrosa de conducción de vehículos, los conductores tienen la obligación de respetar las señales de tránsito que los obligan a transitar con máxima prudencia por las vías del país. Al respecto debe señalarse que el artículo 55 del Código Nacional de Tránsito preceptúa:

⁹ “Es importante resaltar que no todas las acciones que anteceden a la producción del daño son causas directas del mismo, como se plantea en la teoría de la equivalencia de las condiciones, es un sin sentido otorgarle igual importancia a cada hecho previo a su producción, lo relevante es identificar cuál acción fue la causa determinante, principal y eficiente del hecho dañoso, de lo contrario, se llegaría al absurdo de que la consecuencia o daño, sería la sumatoria de todos los antecedentes, haciendo un retorno al infinito.” Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 25 de abril de 2012, expediente 22.981.

¹⁰ Al respecto ver sentencia T-609 de 2014.

¹¹ Sobre el particular, ver sentencia del 3 de noviembre de 2011 de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Referencia: 73449-3103-001-2000-00001-01.

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

“ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito”

Igualmente, es importante precisar que las leyes de la experiencia permiten inferir que el tránsito de automotores sobre cualquier vía debe ser precavido, comoquiera que la conducción de un vehículo por sí misma implica la existencia o generación de cierto riesgo y es considerada como una actividad peligrosa. Sobre el particular el Consejo de Estado ha señalado:

“Son imprevisibles e irresistibles todas las consecuencias dañosas que atendidas las circunstancias concretas del hecho, el demandado no haya podido evitar, a pesar de haber tomado todas las medidas preventivas que se precisen según la actividad, o haya ejercido en el acto los medios defensivos a su alcance.

Cuando concurren la actividad peligrosa y el hecho de un tercero, el que ejerce aquella actividad deberá responder siempre que la misma sea causa eficiente en su producción pero no cuando sólo sea causa pasiva. La actividad peligrosa es causa concurrente del daño cuando este se produce como consecuencia del riesgo inherente a la misma actividad. Así, en la conducción de vehículos automotores serán causas del daño todas aquellas situaciones que se presenten como resultado del vicio interno de la cosa o actividad peligrosa; por ejemplo, si un vehículo pierde una llanta durante el desplazamiento, o explota el tanque de gasolina por recalentamiento; pero no lo será cuando la causa se ajena al mismo, por no tener ninguna incidencia la peligrosidad intrínseca de la cosa o el ejercicio de la actividad en el daño, v.gr. cuando el vehículo está estacionado en lugar adecuado y con observancia de todas las disposiciones reglamentarias respectivas, no responderá el guardián del bien ni quien ejerce la actividad, sino el del vehículo que colisiona contra él, a menos que atendidas las circunstancias concretas hubiera resultado previsible o evitable el accidente para aquéllos, caso en el cual ambos deberán responder.”

Ahora bien, en relación con la obligación de los conductores de mantener los vehículos automotores que transiten por las vías del país en óptimas condiciones de seguridad, el artículo 50 de la Ley 769 de 2002, establece lo siguiente:

“Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

imputable al Estado pues sería absurdo que la Administración tuviera que responder por la actuaciones imprudentes y negligentes de los conductores quienes tienen la obligación de mantener sus automotores en condiciones mecánicas y ambientales óptimas que no pongan en riesgo su vida e integridad ni la de los demás.

Al respecto debe señalarse que el artículo 55 del Código Nacional de Tránsito preceptúa:

“ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito”

Igualmente, es importante reiterar que las leyes de la experiencia permiten inferir que el tránsito de automotores sobre cualquier vía debe ser precavido, comoquiera que la conducción de un vehículo por sí misma implica la existencia o generación de cierto riesgo y es considerada como una actividad peligrosa.

En ese sentido, es posible concluir que el conductor del vehículo no adoptó las medidas de seguridad para el tránsito vehicular que le hubiere advertido de la falla mecánica y que probablemente hubiere evitado el incendio al que se refieren en los hechos de la demanda.

Respecto a la causal eximente de responsabilidad, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha señalado que en el supuesto en que se encuentre debidamente acreditada, se hace imposible imputar el daño, desde el punto de vista jurídico, a las entidades demandadas.¹³

En consecuencia, conforme lo expuesto y debidamente acreditado, se entiende configurada la eximente de responsabilidad de culpa exclusiva de la víctima y/o del hecho de un tercero en el presente asunto, toda vez que fue el actuar imprudente

¹³ “Las tradicionalmente denominadas causales eximentes de responsabilidad –fuerza mayor, caso fortuito, hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima- constituyen diversos eventos que dan lugar a que devenga jurídicamente imposible imputar, desde el punto de vista jurídico la responsabilidad por los daños cuya causación da lugar a la iniciación del litigio, a la persona o entidad que obra como demandada dentro del mismo.” Sentencia del Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección C del 11 de agosto de 2010, expediente: 18.886.

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

del conductor del vehículo lo que causó el supuesto daño y por lo tanto, no le es imputable a las entidades demandadas.

5. Inexistencia de solidaridad frente a las conductas de los particulares.

Debe advertirse en este punto que la Ley 1437 de 2011, CPACA, en su artículo 140 que define el medio de control de reparación directa, presenta una regulación particular frente a la responsabilidad estatal, cuando concurre un sujeto particular o privado. En efecto, en el inciso final de la normatividad invocada se indica expresamente lo siguiente:

“En todos los casos en los que en la causación del daño estén involucrados particulares y entidades públicas, en la sentencia se determinará la proporción por la cual debe responder cada una de ellas, teniendo en cuenta la influencia causal del hecho o la omisión en la ocurrencia del daño”.

Conforme la normativa anterior, en los eventos en los que el daño es causado por un particular y concurre también una entidad estatal, es indispensable que el juez administrativo diferencie la proporción de condena, con base en la incidencia o causación del daño dependiendo de la actividad u omisión del particular–concesión y de la administración, sin que pueda pensarse que el Estado deba asumir solidariamente la responsabilidad del particular.

Por lo tanto, es del caso señalar que la Agencia Nacional de Infraestructura no puede responder por las pretensiones, que, de prosperar, solo incumben al actuar omisivo de la concesionaria.

VIII. SOLICITUD

De acuerdo con lo expuesto, comedidamente solicito al Despacho, que previo el trámite legal correspondiente al proceso referenciado, efectúe las siguientes o similares declaraciones y condenas:

Primero. Declarar probada la excepción de falta de legitimación material en la causa por pasiva respecto de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **CCRAD_S**
CBRAD_S
Fecha: **CCF_RAD_S**

XI. ANEXOS

Comendidamente me permito dejar constancia de la entrega simultánea a este escrito de contestación de demanda, de los siguientes documentos:

- Poder y anexos
- Los documentos señalados como pruebas.
- Llamamiento en garantía a la concesionaria.
- Llamamiento en garantía a la aseguradora.

XII. NOTIFICACIONES

La suscrita apoderada recibirá notificaciones en la dirección para notificaciones judiciales de la entidad buzonjudicial@ani.gov.co y en la cuenta de correo electrónico institucional jvega@ani.gov.co

Igualmente, bajo el entendido que la Agencia que represento cuenta con **única sede** en la ciudad de Bogotá D. C. ubicada en la Calle 26 No. 59-51 Edificio T-3 Torre B, Piso 6° - Gerencia de Defensa Judicial, autorizo expresamente para que las providencias que se profieran y comunicaciones que se libren en el presente asunto, sean remitidas a las dos direcciones de correo electrónico ya enunciadas.

Atentamente,



Johana Gisselle Vega Arenas
C.C. No. 52.454.977 de Bogotá
T.P. No. 121.444 del C.S.J.