



La movilidad es de todos **transporte**



Señores

JUZGADO TERCERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE QUIBDÓ

j03admqdo@cendoj.ramajudicial.gov.co

Palacio de Justicia - calle 24 No. 1 30, Cuarto Piso, Oficina 410, Tel: 6723428

Quibdó - Chocó

NOTARIAZGO DE MEDELLIN
Hector Mauricio Davila Bravo
NOTARIO

Radicado	27001-33-33-001-2018-00114-00
Medio de control	REPARACION DIRECTA
Demandante	FERMIN ROMAÑA Y OTROS
Demandado	NACIÓN-MINISTERIO DE TRANSPORTE-INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS-DEPARTAMENTO DEL CHOCÓ
Asunto	Contestación

GLORIA EUGENIA URAN ACEVEDO, identificada como aparece al pie de mi firma, en desarrollo del Poder conferido por el Director Territorial Antioquia – Choco del Ministerio de Transporte, el cual acepté y con fundamento en el mismo, solicito el reconocimiento de Personería Jurídica, y procedo a contestar la demanda de la referencia en los siguientes términos:

A LAS PRETENSIONES

El Ministerio de Transporte se opone la prosperidad de todas y cada una de las pretensiones invocadas por la parte demandante, toda vez, que las mismas carecen de fundamento jurídico, fáctico y probatorio que permita concluir que el Ministerio de Transporte haya causado perjuicio alguno en el caso en estudio.

A LOS HECHOS

Con respecto a los hechos de la demanda, se debe indicar que no son claros con respecto a las circunstancias de tiempo, modo y lugar, no hacen referencia al vehículo en el cuál se transportaban y si estaba autorizado o más bien si cumplía con los requisitos mínimos para circular por la vía pública.

Al hecho 1): No le consta a la entidad, que se pruebe.

Al hecho 2): No le consta a la entidad, que se pruebe.

Al hecho 3): No le consta a la entidad, que se pruebe.

Al hecho 4): No le consta a la entidad, que se pruebe.

Al hecho 5): No le consta a la entidad, que se pruebe.

Con respecto al hecho se debe resaltar que la parte demandante sabe cuáles son las entidades que tienen competencia en materia de mantenimiento, reparación, señalización y recuperación de vías, lo que le faltó fue determinar el tipo de la vía, con el fin de aclarar cuál de las dos es competente en el caso en estudio y por consiguiente legitimada en la causa por pasiva.

...Que es responsabilidad del Estado Colombiano, en cabeza de departamento del CHOCO y El INVILAS – MINISTERIO DE TRANSPORTE...

Al hecho 6): No le consta a la entidad, que se pruebe.

428
224

NOTARIA
MEDELLIN
SELLO DE

ESPACIO
EN BLANCO

ESPACIO
EN BLANCO

ESPACIO
EN BLANCO

REPUBLICA DE
COLOMBIA
UNIÓN



La movilidad
es de todos

ISO 9001:2015

COMPANÍA
ISO 9001
2015
CERTIFICADA

Certificado No. EC 2012900872 A

Al hecho 7): No le consta a la entidad, que se pruebe.

Al hecho 8): No le consta a la entidad, que se pruebe.

Al hecho 9): No le consta a la entidad, que se pruebe.

Al hecho 10): No le consta a la entidad, que se pruebe

Al hecho 11): No le consta a la entidad, que se pruebe

Al hecho 12): No le consta a la entidad, que se pruebe

RAZONES DE LA DEFENSA

El Ministerio de Transporte debe ser desvinculado del proceso y exonerado de toda responsabilidad por los hechos a que se refieren los demandantes, en particular sobre la indemnización pretendida, por cuanto es claro que de conformidad con su competencia y funciones no es responsable del daño ocasionado a los demandantes, y es clara la falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho o procesal, por lo que debe ser estudiada.

La Nación Ministerio de Transporte debe ser exonerado de toda responsabilidad sobre los perjuicios reclamados, porque no somos responsables del daño ocasionado.

El Ministerio de Transporte se encuentra desligado de cualquier obligación ya que su competencia y funciones nada tienen que ver con los hechos narrados en la demanda, de conformidad con lo establecido en la Ley 64 de 1967, Decreto 2171 de 1992 y decreto 101 de 2000 artículo 2°. Lo que desvirtúa la relación de causalidad invocada por los accionantes.

Lo referente a las carreteras es una obligación a cargo del Instituto Nacional de Vías, de conformidad con el Decreto 2171 de 1992, de los Departamentos y Municipios de acuerdo con la Ley 105 de 1993. En cuanto a señalización, conservación y mantenimiento se refiere, la Ley también ha determinado exactamente a quien compete tal función, según la carretera sea del orden Nacional, Departamental o Municipal.

Para desarrollar esta afirmación, me permito hacer un breve recuento sobre la personalidad jurídica del estado y sus entes descentralizados que cumplen funciones administrativas, a fin de obtener mayor claridad.

La personalidad jurídica del estado surge a partir de la creación misma de este ente abstracto. En sus orígenes cumplía con la totalidad de funciones, por lo tanto asumía todas las responsabilidades, sin embargo con la complejidad y evolución del estado moderno, sus funciones fueron aumentando, lo que generó que su gestión no fuera eficiente.

Por esta razón se crearon los Centros de Apoyo y Decisión Administrativa, para cumplir y desarrollar las funciones a él encomendadas, a este fenómeno se le conoce como Descentralización y se le define como "Constitución de centros de decisión con personería jurídica, a los cuales se les entregan competencias administrativas y se les transfieren funciones propias del estado.

La Ley señalo características comunes a las personas jurídicas descentralizadas como son: Personería jurídica, autonomía administrativa y financiera, capacidad para adquirir derechos y obligaciones, con patrimonio independiente para cumplir de manera ágil y eficaz las funciones encomendadas en la prestación de ciertos servicios.

Así mismo, la constitución de 1991 mantuvo los parámetros señalados en la anterior Carta de 1886 y en su artículo 210 dispuso:

NOTARIAZ DE MEDELLIN
Hector Mauricio Davila Bravo
NOTARIO

NOTA
ME
SELLO

128
226

**ESPACIO
EN BLANCO**

**ESPACIO
EN BLANCO**

**ESPACIO
EN BLANCO**

LA NACIÓN
24 DE MARZO
UNIÓN



La movilidad
es de todos

Mintransporte



"Las entidades descentralizadas por servicios pueden ser creadas por ley o por autorizaciones de esta, con fundamento en los principios que orientan la actividad administrativa"

"La ley establecerá el régimen jurídico de las entidades descentralizadas y la responsabilidad de sus Presidentes, Directores o Gerentes".

Luego de este breve recuento de la descentralización administrativa como marco general, para establecer y delimitar responsabilidades, entremos a estudiar y desarrollar los puntos del por que no es responsable La Nación Ministerio de Transporte.

El Presidente de la Republica en ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 20 transitorio de la Constitución Política, expidió el Decreto 2171 de 1992 por el cual reestructura el Ministerio de Obras Públicas y Transporte en Ministerio de Transporte, igualmente suprime y reestructura otras entidades que estaban adscritas al extinto Ministerio de Obras Públicas, entre las cuales se encuentra el Fondo Vial Nacional que fue reestructurado como Instituto Nacional de Vías.

DESARROLLO DE LA NORMATIVIDAD QUE PERITE DETERINAR POR QUE NO ES RESPONSABLE EL MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Con el propósito de mejorar y extender la red de carreteras nacionales, conservar, mejorar las vías fluviales y realizar con mayor eficiencia la inversión en ellas, se creó el FONDO VIAL NACIONAL. Con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, encargado de atender los gastos que demande el estudio, construcción, conservación y pavimentación de las carreteras nacionales, mejoramiento de las vías fluviales y auxiliar al Fondo Vial de Caminos Vecinales.

El inciso 3° del artículo 8 del Decreto 2862 de 1968 ordenó al Fondo Vial Nacional asumir la administración de los contratos vigentes de obras públicas del Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

El Decreto 2862 de 1968 en su artículo 4° estableció que el Fondo Vial Nacional tiene por objeto:

1. Adelantar estudios y realizar obras para extender la red de carreteras nacionales, conforme a los planes y prioridades que existan o se ordenen en el futuro.
2. Mejorar y conservar las carreteras nacionales.
3. Auxiliar al Fondo Nacional de Caminos Vecinales.

Decreto 2171 de 1992, dispuso en su artículo 4° Reestructurar el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte; Definir sus objetivos como organismo rector del sector transporte, según lo establecido en el artículo 5°

1. Definir y vigilar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.
2. Formular, coordinar, articular y vigilar la ejecución de las políticas de planeación de los organismos que integran el sector transporte.

Dispuso igualmente: *"Reestructurar el Fondo Vial Nacional como Instituto Nacional de Vías, establecimiento público de orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonio propio y adscrito al Ministerio de Transporte".*

El objetivo del Instituto Nacional de Vías conforme al artículo 53 es: *"Ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la nación en lo que se refiere a carreteras".*

Para el cumplimiento de sus objetivos el artículo 54 establece: *"El Instituto Nacional de Vías desarrollará las siguientes funciones generales":*

126
227

NOTARIA 24 DE MARZO
Hector Mauricio Devila Bravo
NOTARIO

425
228
NOTAR
MEI
SELLO I

ESPACIO
EN BLANCO

ESPACIO
EN BLANCO

ESPACIO
EN BLANCO

2A DE
CIÓN



La movilidad
es de todos

Mintransporte



1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte.
7. Celebrar todo tipo de negociaciones, contratos y convenios que se requieran para el cumplimiento de su objetivo.

Decreto 2171 de 1992, dispuso en su artículo 4° Reestructurar el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte; Definir sus objetivos como organismo rector del sector transporte, según lo establecido en el artículo 5°

- Definir y vigilar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.
- Formular, coordinar, articular y vigilar la ejecución de las políticas de planeación de los organismos que integran el sector transporte.

Dispuso igualmente:

"Reestructurar el Fondo Vial Nacional como Instituto Nacional de Vías, establecimiento público de orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonio propio y adscrito al Ministerio de Transporte".

El objetivo del Instituto Nacional de Vías conforme al artículo 53 es: "Ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la nación en lo que se refiere a carreteras".

Para el cumplimiento de sus objetivos el artículo 54 establece: " El Instituto Nacional de Vías desarrollará las siguientes funciones generales":

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

7. Celebrar todo tipo de negociaciones, contratos y convenios que se requieran para el cumplimiento de su objetivo.

Teniendo presente el caso en comento, en primer lugar se debe determinar el carácter de la vía de ocurrencia de los hechos, ya que logrando la identificación se podrá determinar la Responsabilidad de los Órganos legitimados en la causa por pasiva.

Así las cosas, procederé a dar una breve explicación de la clasificación de las vías y de sus entes Responsables.

Las vías según su origen y destino se clasifican en:

- *Vías de Carácter Nacional: Son las que comunican dos Municipios de diferente departamento y su ente encargado del Mejoramiento, Mantenimiento y Construcción de las mismas pertenece al Instituto Nacional de Vías (Decreto 2171 de 1992).*
- *Vías de Carácter Secundario: Son las que comunican dos Municipios del mismo Departamento, siendo el Responsable de las mismas el Departamento.*
- *Vías de Carácter Terciario: Son las vías que se comunican dentro de la jurisdicción de un Municipio quedando como garante el Municipio.*

Por lo anterior se debe concluir la característica de la vía para así poder vincular al realmente responsables de los daños ocasionados en virtud de la omisión de los solicitados.

LEY 105 DE 1993.

Artículo 16 INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LOS DEPARTAMENTOS.

128
209

NOTARIA SA DE MEDELLIN
Hector Mauricio Davila Bravo
NOTARIO

120
250
NOTARI MED
SELLO C

ESPACIO
EN BLANCO

ESPACIO
EN BLANCO

ESPACIO
EN BLANCO

LA DE
UN DE
UNIÓN



130
231

“Hacen parte de la infraestructura Departamental de transporte, las vías que hoy son de propiedad de los Departamentos, las que son responsabilidad de la Nación – Fondo Vial Nacional o Fondo de Caminos Vecinales- y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en esta ley les traspase mediante convenio a los Departamentos, al igual que aquellas que en el futuro sean departamentales, las que comunican entre si dos cabeceras Municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red nacional;... para el cumplimiento del programa de transferencias de vías de la Nación a los departamentos, el Ministerio de Transporte elaborará un plan gradual de transferencia de vías , de Tecnología y de recursos económicos apropiados por el Fondo de Cofinanciación de Vías creado por esta ley, de tal forma que ellos les permitan una eficaz administración , conservación y rehabilitación de las carreteras que reciban”

Artículo 17: INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DISTRITAL Y MUNICIPAL DE TRANSPORTE.

“Hacen parte de la infraestructura Distrital Municipal de Transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean de propiedad del Municipio, las instalaciones portuarias, fluviales y marítimas....”

Artículo 19: CONSTRUCCION Y CONSERVACIÓN

“Corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente ley.”

DECRETO 101 DE 2000

Artículo 2º OBJETIVOS DEL MINISTERIO:

“El Ministerio de Transporte tiene como objetivos primordiales la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.”

En el artículo 3º se establecieron las funciones a cargo de esta entidad, sin que se pueda concluir de dicho marco normativo, que este Ministerio tenga atribuida la competencia para señalar, conservar y mantener Vías del orden Nacional, Departamental o Municipal, mucho menos para realizar obras conexas tendientes a la adecuación y reparación de las mismas.

DECRETO 1.800 DE 2.003:

El gobierno Nacional , en el marco del programa de renovación de la administración pública ha determinado la necesidad y conveniencia de reunir en una sola entidad las funciones y responsabilidades de la gestión para la estructuración, planeación, contratación, ejecución y administración de los contratos de concesión de infraestructura, de transporte.....

Artículo 1: *crease el Instituto Nacional de Concesiones, INCO como un estableciendo público de orden Nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa y financiera.*

Artículo 2 : *Tendrá por objeto planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de Transporte que se desarrollen con participación del capital privado y especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.*

De conformidad con el Artículo primero del Decreto 087 de 2.011, señala los objetivos que debe cumplir el Ministerio de Transporte, los cuales son primordialmente la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

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

NOTARIA 24 DE MEDELLIN
Hector Mauricio Davila Bravo
NOTARIO

137
232
NOTA
ME
SELLO

ESPACIO
EN BLANCO

ESPACIO
EN BLANCO

ESPACIO
EN BLANCO

- 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 1°. Exceptúese 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 2°. El Instituto Nacional de Concesiones, INCO, y el Instituto Nacional de Vías en relación con lo de su competencia, para el desarrollo de las actividades del modo de Transporte marítimo, serán asesorados por la Dirección General Marítima, Dimar, en el área de su competencia.*
- Artículo 3°. Dirección. La Dirección del Ministerio de Transporte estará a cargo del Ministro, quien la ejercerá con la inmediata colaboración de los Viceministros.*

SE CONCLUYE:

- a. Que en virtud de la figura de la descentralización administrativa se han creado personas jurídicas con funciones propias, capacidad de adquirir derechos contraer obligaciones, con capacidad jurídica para ser sujetos responsables de la obligación de indemnizar, en caso de que en cumplimiento de sus funciones, por acción u omisión causen daños a particulares o a sus bienes.
- b. La Nación, Ministerio de Obras Públicas y Transporte, no realiza obras tendientes a proteger, construir, conservar, carreteras Nacionales, ni adelanta obras de adecuación, reparación, mantenimiento y sostenimiento de éstas desde el año de 1.967, puesto que su esencia es la de un organismo eminentemente regulador, planificador y normativo del sector Transporte, mucho menos la Nación Ministerio de Transporte creada el 31 de Diciembre de 1.993, que carece a la fecha de facultades para desarrollar funciones de tipo operativo en tal sentido, según lo establecido en el decreto 101 de 2000.
- c. A partir de la vigencia de la ley 64 de 1.967, el fondo Vial Nacional es la persona jurídica encargada de construir, conservar las carreteras Nacionales y ejecutar obras conexas para el sostenimiento de las mismas.

133
239

NOTAR
MEL
SELLO I

ESPACIO
EN BLANCO

ESPACIO
EN BLANCO

ESPACIO
EN BLANCO

24 DE
UNIÓN



La movilidad
es de todos

Mintransporte

ISO 9001:2015



134
235

d. De acuerdo con la ley 105 de 1.993, corresponde a los Departamentos y a los Municipios la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las vías que conforman la infraestructura de Transporte a cargo de cada uno de ellos.

e. Es claro que la Nación Ministerio de Transporte no es competente en materia de tránsito, señalización, Mantenimiento y conservación de carreteras en la jurisdicción de los Municipios ni de los departamentos, como tampoco en las vías de carácter Nacional, pues la ley ha asignado esta función a otro organismo y mal se haría predicar responsabilidad de un supuesto hecho en el que el ministerio de Transporte no tiene nada que ver.

F. En el caso que nos ocupa, los demandantes no han demostrado las circunstancias de la responsabilidad que le atañe a la Nación Ministerio de Transporte puesto que demandan a varias entidades sin determinar cuál es la directa responsable, cuestión bien distinta de la ley que siempre ha individualizado y delimitado las competencias y funciones de cada uno de sus entes descentralizados bien sea por servicios Administrativa o territorialmente.

g. Por lo expuesto, debe concluirse que la entidad que represento no puede ser llamada a responder, toda vez que sus actividades, funciones y competencias nada tienen que ver con la responsabilidad que pretenden imputarle a los demandantes.

h. Con base en la normatividad establecida en la ley 64 de 1.967 , Decreto 2171 de 1.992, Decreto 101 de 2000, Decreto 1.800 de 2.003, Decreto 087 de 2011 y demás fundamentos citados, la Nación Ministerio de Transporte, no es la encargada de la Construcción, conservación y mantenimiento, ni señalización de las vías Nacionales, ni de la ejecución de obras tendientes a su recuperación, lo que desvirtúa la relación directa de causalidad invocada en la demanda, razón por la cual solicito de su despacho se declare la ausencia de responsabilidad de la entidad que represento y sea absuelta de cualquier condena, además es una acción temeraria por que el hecho fue generado por el actuar de los accionantes.

i. Las pruebas son insuficientes para determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar necesarios para imputar responsabilidad alguna y mucho menos saber la entidad competente no se demostró el carácter de la vía.

DE LA RESPONSABILIDAD Y LA CARGA PROBATORIA

De igual forma y para el caso que nos ocupa, compartimos la tesis expuesta por el Tribunal Administrativo de Antioquia en sentencia de fecha 02 de abril de 2009 en el proceso radicado con el No. 1998-00463 que ajusta su argumento para el presente caso:

"...No es posible atribuirle responsabilidad a las entidades demandadas por las siguientes razones:

El artículo 90 de la Constitución Política dispone:

"RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO"

ART. 90. *El estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.*

En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste.

No es suficiente que exista un daño antijurídico sufrido por una persona, es menester, además, que dicho daño sea imputable, vale decir, atribuido jurídicamente al Estado; los tratadistas Eduardo García de Enterría y Tomás Ramón Fernández enseñan que la imputación "es un fenómeno jurídico consistente en la atribución a un sujeto determinado del deber de reparar un daño, en base a la relación existente entre aquél y éste". Indican los autores:

NOTARIA 24 DE UNIÓN
Hector Mauricio Davila Bravo
NOTARIO

**ESPACIO
EN BLANCO**

NOTA
ME
SELLO
236

**ESPACIO
EN BLANCO**

**ESPACIO
EN BLANCO**



La movilidad es de todos

Mi transporte



237

"El supuesto más simple que cabe imaginar es, naturalmente el de la causación material del daño por el sujeto responsable. En tal caso, la imputación de responsabilidad, en cuanto fenómeno jurídico, se produce automáticamente una vez que se prueba la relación de causalidad existente entre la actividad del sujeto productor del daño y el perjuicio producido. Las cosas no se producen siempre tan simplemente, sin embargo y ello porque en materia de responsabilidad civil, a diferencia de lo que ocurre en el ámbito penal, el objetivo último que se persigue no es tanto el de identificar a una persona como autora del hecho, sino el de localizar a un patrimonio con cargo al cual podrá hacerse efectiva la reparación del daño causado. Esta finalidad garantizadora, que está en la base de todo sistema de responsabilidad patrimonial, produce con frecuencia una disociación entre imputación y causalidad. Probar que existe un nexo causal entre el hecho que constituye la fuente normativa de la responsabilidad y el daño producido será siempre necesario para que la imputación pueda tener lugar y con ella nacer la responsabilidad, pero la mera relación de causalidad entre el hecho (y su autor) y el daño no basta para justificar la atribución del deber de reparación al sujeto a quien la ley califica de responsable."

NOTARÍA DE MEDULLIN
Hector Mauricio Davila Bravo
NOTARIO

.....El consejo de estado se acoge a la teoría de la causalidad adecuada así:

"El elemento de responsabilidad "nexo causal" se entiende como la relación necesaria y eficiente entre la conducta imputada y probada o presumida, según el caso, con el daño demostrado o presumido. La jurisprudencia y la doctrina indican que para poder atribuir un resultado a una persona como producto de su acción o de su omisión, es indispensable definir si aquél aparece ligado a ésta por una relación de causa a efecto, no simplemente desde el punto de vista fáctico, sino del jurídico. (...) Y sobre la teoría de la causalidad adecuada la acción o la omisión que causa un resultado es aquella que normalmente lo produce. De estas teorías en materia de responsabilidad extracontractual se aplica la de causalidad adecuada, porque surge como un correctivo de la teoría de la equivalencia de las condiciones, para evitar la extensión de la cadena causal hasta el infinito."

En efecto, este evento no le es imputable a las entidades demandadas. En este caso, el daño tuvo su origen en la víctima con su conducta asumió los riesgos derivados de su actuación, por lo cual se concluye que no existe relación causal entre el daño padecido por los demandantes y la actividad desplegada por las entidades demandadas. (Subraya fuera de texto)

Es importante reiterar que, conforme al artículo 167 del Código General del Proceso, la prueba de los supuestos de hecho a través de los cuales se determina la causación de un daño incumbe al actor. La carga de la prueba está sustentada en el principio de autorresponsabilidad de las partes que se configura en el requerimiento de conducta procesal facultativa predicable a quién le interesa sacar adelante sus pretensiones y evitar una decisión desfavorable. Al respecto, el Consejo de Estado manifestó:

"Si bien el derecho procesal tiene la finalidad de servir de instrumento necesario para la concreción y efectividad de la normas sustanciales, la Constitución de 1991 lo elevó a rango constitucional en su artículo 228; pues son las normas procesales probatorias de una especial relevancia ya que tal como se repite desde siempre y concreta el aforismo romano *Idem est non esse aut non probari*, igual a no probar es carecer del derecho, pues de poco sirve ser titular de una determinada relación jurídica u ostentar una precisa calidad de tal orden, si en caso de que se pretenda desconocer o discutir o sea necesario evidenciarla, no estamos en capacidad de acreditar esa titularidad ante quien nos la requiere, en cuestiones públicas o privadas.

Es así como una de las reglas técnicas del derecho probatorio es la de la carga de la prueba, la cual parte del supuesto de que son los sujetos de derecho que intervienen en el proceso sobre los que gravita fundamentalmente en el deber de procurar de que las pruebas se practiquen o aporten y por eso que a su iniciativa para solicitarlas e interés para llevarlas a efecto se atenderá de manera primordial (...) el concepto de carga de la prueba es central para entender el porqué de ciertas decisiones judiciales, pues en aquellos eventos donde la ausencia de pruebas se presenta, no puede el juez abstenerse de decidir y es así como se impone un fallo en contra de quien tenía radicada la carga de la prueba. Es evidente que nadie mejor que el interesado para conocer los medios de prueba que deben emplear, con el fin de demostrar los hechos en que están fundamentando sus pretensiones..."

La demandante aporta fotografías, de un sitio sin ubicación cierta, sin fecha de toma considerando las mismas, como el lugar donde aconteció el accidente, respecto al tema ya el Consejo de Estado se ha pronunciado en torno a documentos fotográficos como medio de prueba en un proceso judicial así:

"...encuentra la Sala que las fotografías aportadas por el actor para acreditar la existencia de pozos y sumideros destapados en el municipio de Cúcuta, tal como fueron presentadas en el proceso no pueden apreciarse por sí solas como un medio de prueba válido, debido a que aquellas sólo demuestran que se registró una ima-

137
NOTAR
MEI
SELLO 238

ESPACIO
EN BLANCO

ESPACIO
EN BLANCO

ESPACIO
EN BLANCO

24
LLIN
UNIÓN

La movilidad es de todos

Mántransporte

ISO 9001:2015

COMPañÍA

ISO 9001

CERTIFICADA

Certificado No. 80 M1798622 A

138
239

gen, pero no es posible determinar su origen, esto es, la autoría de las mismas, la ciudad y la época en que fueron tomadas, ni el lugar exacto al que efectivamente corresponden, toda vez que las fotografías no fueron objeto de reconocimiento ni de cotejo o contraste con otros medios de prueba dentro del proceso, circunstancia que hace imposible establecer dos aspectos sumamente relevantes, como lo son que aquellos pozos y sumideros destapados efectivamente se encuentran en el municipio de Cúcuta y, mucho menos, que estén en peligro derechos e intereses colectivos de la comunidad."¹

En este caso, la parte actora aportó las pruebas que reposan en el expediente, de las cuales no se allegó copia con el traslado de la demanda, pero, que según el traslado son las mismas que las aportadas en la solicitud de conciliación, toda vez, que el traslado que se dio de la demanda en realidad fue copia de la solicitud de conciliación:

Como se evidencia, con ninguna de las pruebas aportadas por la parte demandante se logra probar que los perjuicios en el caso concreto se hayan producido por falla en el servicio, acciones u omisiones Imputables AL MINISTERIO DE TRANSPORTE.

El acervo probatorio es insuficiente para demostrar la responsabilidad de entidad alguna, no aporta conocimiento claro al proceso de las circunstancias de tiempo modo y lugar.

EXCEPCIONES

Propongo las siguientes excepciones:

FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA: Falta de legitimación en la causa. La legitimación en la causa, en términos generales, hace referencia a la relación sustancial que debe existir entre las partes en el proceso y el interés sustancial del litigio, de tal manera que aquella persona a quien se le exige la obligación es a quien habilita la ley para actuar procesalmente. Al respecto, esta Corporación se ha manifestado en los siguientes términos: "Constituye postura sólidamente decantada por la jurisprudencia de esta Sala aquella consistente en excluir la figura de la falta de legitimación en la causa de las excepciones de fondo que puedan formularse dentro del proceso, comoquiera que éstas, a diferencia de aquélla, enervan la pretensión procesal en su contenido, pues tienen la potencialidad de extinguir, parcial o totalmente, la súplica elevada por el actor, en tanto que la legitimación en la causa constituye una condición anterior y necesaria, entre otras, para dictar sentencia de mérito favorable al demandante o al demandado⁸.

"Clarificado, entonces, en relación con la naturaleza jurídica de la noción de legitimación en la causa, que la misma 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, resulta menester señalar, adicionalmente, que se ha diferenciado entre la legitimación de hecho y la legitimación material en la causa⁹.

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 demandadas¹⁰.

¹ En igual sentido, véase: expediente AP-263, sentencia del 1° de noviembre de 2001.

NOTARÍA DE MEDELLÍN
Hector Mauricio Davila Bravo
NOTARIO

B9

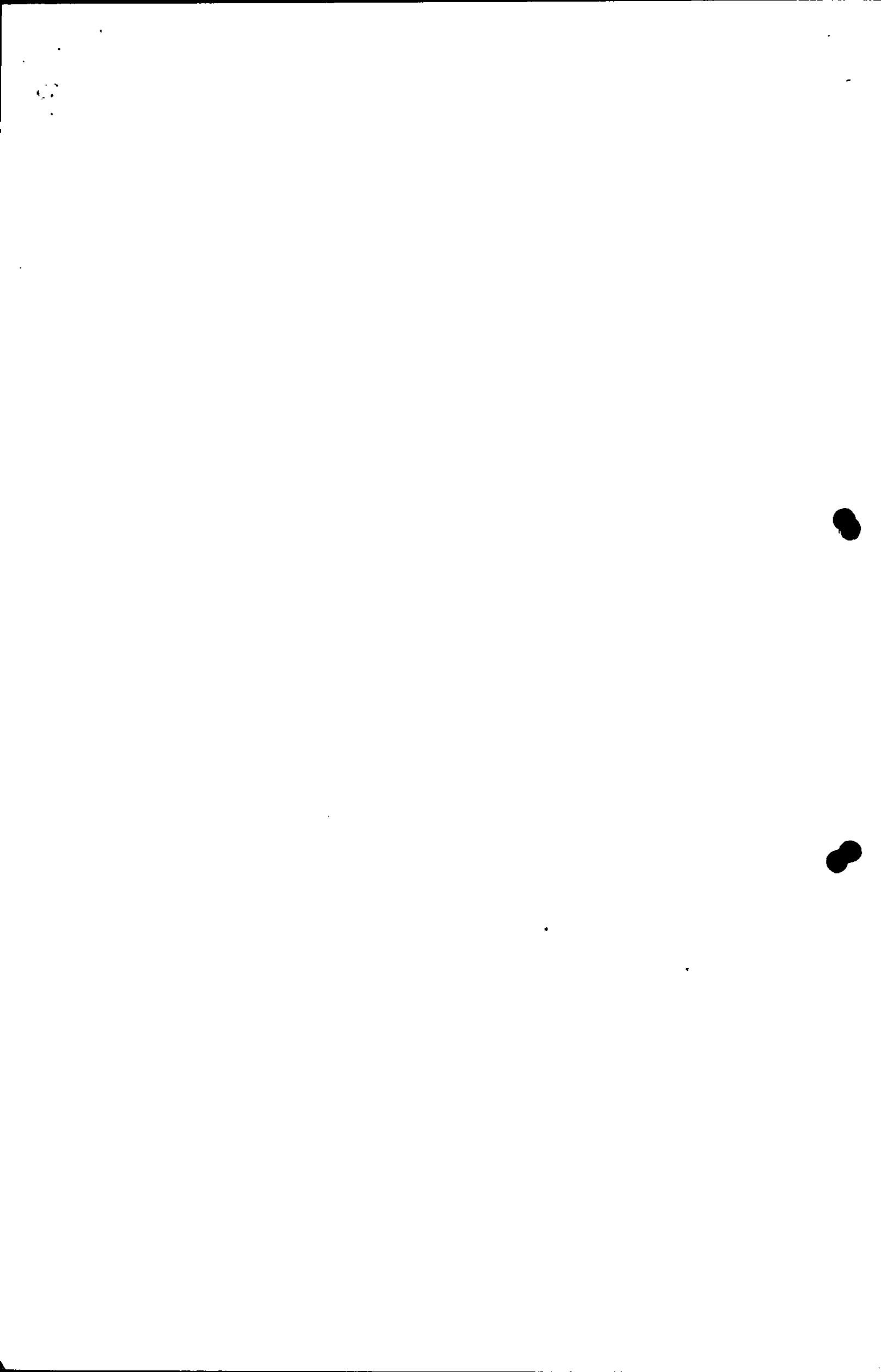
240

**ESPACIO
EN BLANCO**

**NOTARI
MEDI
SELLO DI**

**ESPACIO
EN BLANCO**

**ESPACIO
EN BLANCO**





La movilidad
es de todos

Mintransporte



100
241

De ahí que la falta de legitimación material en la causa, por activa o por pasiva, no enerve la pretensión procesal en su contenido (...)”11.

De conformidad con lo anterior, en el presente caso la entidad Ministerio de Transporte, al presentar excepción de falta de legitimación en la causa de hecho o procesal, que es aquella que se debe resolver en la audiencia inicial.

LEGITIMACION DE HECHO O PROCESAL

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.

En primer lugar, es menester entrar en el estudio de la aceptación “legitimación” en sentido general, entendida ésta, como la aptitud de las partes del proceso para controvertir la existencia de obligaciones, por lo tanto quien demanda debe detentar la titularidad del derecho violado y el demandado será quien deba soportar la obligación de no haber violentado dicho derecho, por ende la responsabilidad en el caso de haber sido vulnerado.

“La jurisprudencia ha diferenciado la legitimación en la causa por pasiva de hecho de la material y en tal sentido ha aclarado que la primera se refiere a la relación procesal que emana de la pretensión que formula el extremo demandante al demandado con fundamento en hechos u omisiones por los cuales atribuye responsabilidad, en tanto que la legitimación material en la causa se entiende como la participación efectiva del demandado en el daño antijurídico irrogado al actor, de ahí que este tipo de legitimación constituye condición necesaria para la prosperidad de las pretensiones.”. Negrilla y subraya fuera de texto.

No es posible imputar responsabilidad al MINISTERIO DE TRANSPORTE en virtud de que ésta no es la entidad encargada en la materia que nos ocupa, teniendo en cuenta el radio de acción y la modalidad del servicio.

Es claro, que, para establecer la responsabilidad y los perjuicios reclamados por la accionante en el caso que nos ocupa, se debe necesariamente probar cada uno de los elementos expuestos, prueba que para los hechos propuestos corresponde a la actora, de lo contrario las pretensiones no están llamadas a prosperar.

Debemos partir de la base para lograr la prosperidad de una demanda, que la misma debe estar dirigida en contra de un posible responsable.

El presunto daño reclamado no le es imputable a la Nación – Ministerio de Transporte, pues como lo ha dicho el Consejo de Estado, ella determina la persona a quien debe dirigirse la pretensión: “En materia administrativa para determinar el sujeto pasivo de la relación procesal se debe distinguir si se trata de un acto o de una actividad material; de tal suerte, en el supuesto que sea un acto administrativo no se presenta ninguna dificultad, pues debe ser demandada la entidad que dicto el acto, mientras que tratándose de conductas materiales debe determinarse a cargo de qué Entidad estaba la obligación (especificada en la Ley o el reglamento que precisa las funciones de cada ente administrativo) que resulto incumplida”. Consejo de Estado 30 de marzo de 1990 Exp. 3510.

Mi defendida, no está legitimada en la causa por pasiva, es un hecho notorio, que las acciones u omisiones objeto de la presente demanda nada tienen que ver con el Ministerio de Transporte, por cuanto sus funciones

ESTADO DE
UNION

NOTARÍA DE MEDELLIN
Hector Mauricio Davila Bravo
NOTARIO



242

**ESPACIO
EN BLANCO**

**NOTA
ME
SELLO**

**ESPACIO
EN BLANCO**

**ESPACIO
EN BLANCO**

1

2

3

4



La movilidad
es de todos

Mintransporte

ISO 9001:2015



Certificado No. 80 261788832 A

1472
243

y competencia como ya se indicó no se encuentra el mantenimiento, señalización, reparación, construcción de vías.

Es claro de conformidad con lo expuesto a través de toda la contestación y que debe analizarse en su momento al momento de analizar la falta de legitimación en la causa por pasiva que el Ministerio Transporte, no tiene dentro de sus funciones el mantenimiento, señalización, reparación, construcción de vías.

jurisprudencia podemos encontrar en punto a la legitimación en la causa conceptos como el siguiente que nos permitimos transcribir a continuación:

“Así pues, toda vez que la legitimación en la causa de hecho alude a la relación procesal existente entre demandante —legitimado en la causa de hecho por activa y demandado legitimado en la causa de hecho por pasiva— y nacida con la presentación de la demanda y con la notificación del auto admisorio de la misma a quien asumirá la posición de demandado, dicha vertiente de la legitimación procesal se traduce en facultar a los sujetos litigiosos para intervenir en el trámite del plenario y para ejercer sus derechos de defensa y de contradicción; la legitimación material, en cambio, supone la conexión entre las partes y los hechos constitutivos del litigio, ora porque resultaron perjudicadas, ora porque dieron lugar a la producción del daño²”

De este modo, la falta de legitimación en la causa por pasiva si bien no se constituye en una excepción sobre el fondo de las pretensiones alegadas por el demandante, si trae como consecuencia que el juez de instancia no pueda pronunciarse sobre si las pretensiones son legítimamente exigibles al demandado³. Por lo tanto es uno de los asuntos que el Juez debe evaluar en cada uno de los casos que se someta a su estudio, pues para que pueda dictarse una sentencia de fondo es requisito que el juez compruebe que todas las partes reconocidas dentro del proceso están jurídicamente implicadas en el asunto que se pretende resolver, de lo contrario, es decir, cuando encuentre que hay partes que no están jurídicamente vinculadas al asunto objeto de la Litis, debe liberar a las partes que no considere involucradas y dictar la sentencia de fondo solo respecto de las partes que debido a múltiples factores como la naturaleza jurídica tanto del demandado como la del demandante, la naturaleza del daño y el tipo de título de imputación que se pretende hacer valer dentro de la demanda de responsabilidad extracontractual.

Especialmente en asuntos como la responsabilidad extracontractual del estado, el tema de la legitimación en la causa toma una especial relevancia pues, uno de los puntos principales para saber si una acción procede o no es determinar si para la entidad demandada existe el deber (debido a su naturaleza o a las funciones asignadas a dicha entidad) de realizar actuaciones conducentes a precaver el daño que da origen a la reclamación.

Para el efecto transcribo las funciones del Ministerio de Transporte señaladas en la norma anteriormente señalada.

El Artículo primero del Decreto 087 de 2.011, señala los objetivos que debe cumplir el Ministerio de Transporte, los cuales son primordialmente la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

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

- 2.1. 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 Consejo de Estado, Sala De Lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, siendo Consejero Ponente: MAURICIO FAJARDO GOMEZ, en sentencia de 28 de julio de 2011 con Radicación número 52001-23-31-000-1997-08625-01(19753).

³ Consejo de estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia de 11 de noviembre de 2009, radicado 05001-23-26-000-1995-01935-01(18163), actor: Ramiro de Jesús Mora Henao y otros, demandado: Nación-Ministerio de Salud y otros, C.P. Mauricio Fajardo Gómez.

JARD
JELLIN
DE UNIÓN

NOTARÍA DE MEDELLIN
Hector Mauricio Davila Bravo
NOTARIO



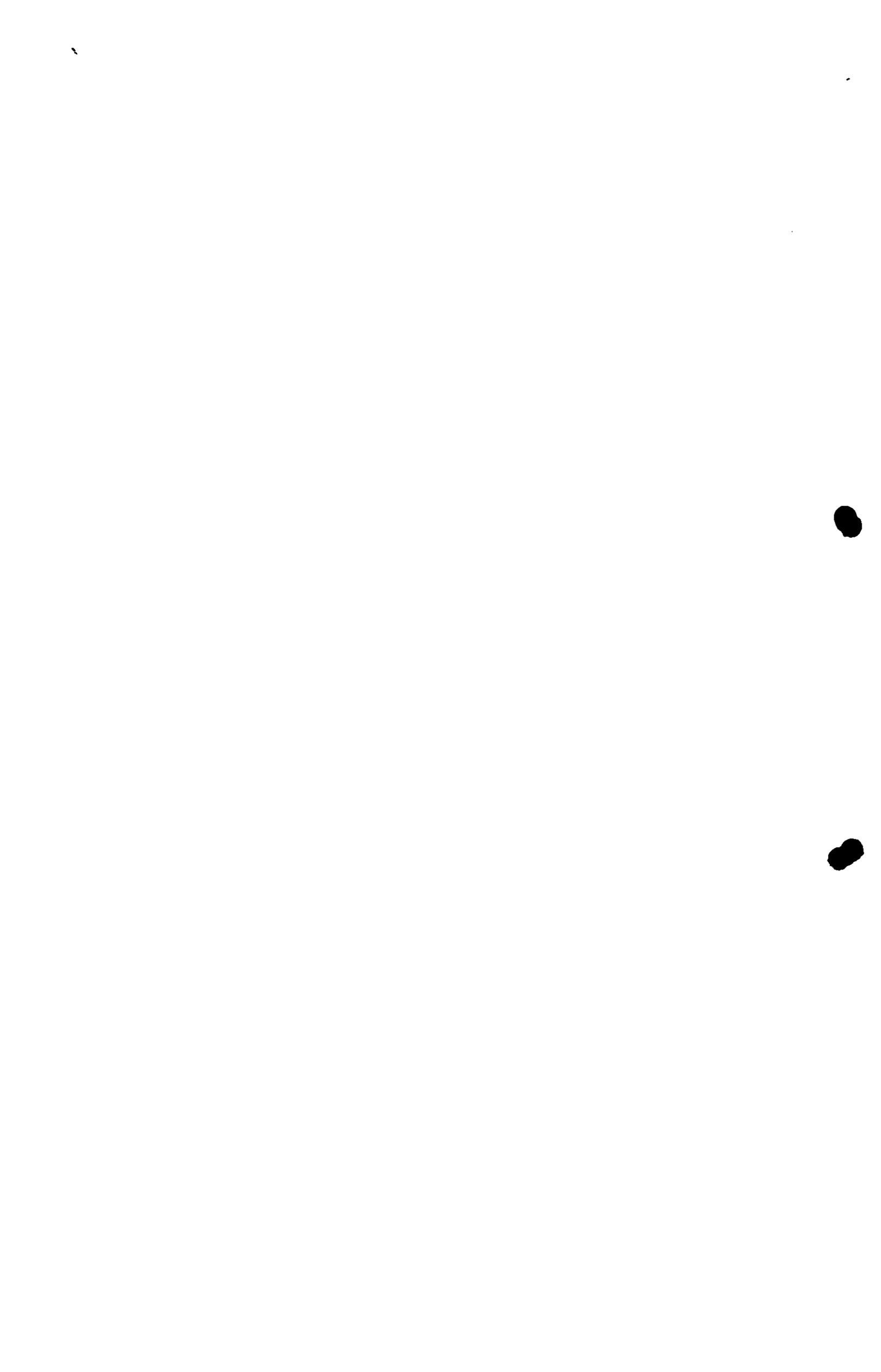
143

244

**ESPACIO
EN BLANCO**

**ESPACIO
EN BLANCO**

**ESPACIO
EN BLANCO**





La movilidad
es de todos

Mintransporte

ISO 9001:2015



KK
ZAS

RIA 24 DE
DELLIN DE
DE UNIÓN

- 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 1°. Exceptúese 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 2°. El Instituto Nacional de Concesiones, INCO, y el Instituto Nacional de Vías en relación con lo de su competencia, para el desarrollo de las actividades del modo de Transporte marítimo, serán asesorados por la Dirección General Marítima, Dimar, en el área de su competencia.

Artículo 3°. Dirección. La Dirección del Ministerio de Transporte estará a cargo del Ministro, quien la ejercerá con la inmediata colaboración de los Viceministros.

Así las cosas, en la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada

De conformidad con el Decreto 1079 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte" CAPITULO 1:

Servicio público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros

Artículo 2.2.1.1.1. Objeto y principios. El presente Capítulo tiene como objeto reglamentar la habilitación de las Empresas de Transporte Público Colectivo Terrestre Automotor de Pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y/o Municipal y la prestación por parte de éstas, de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

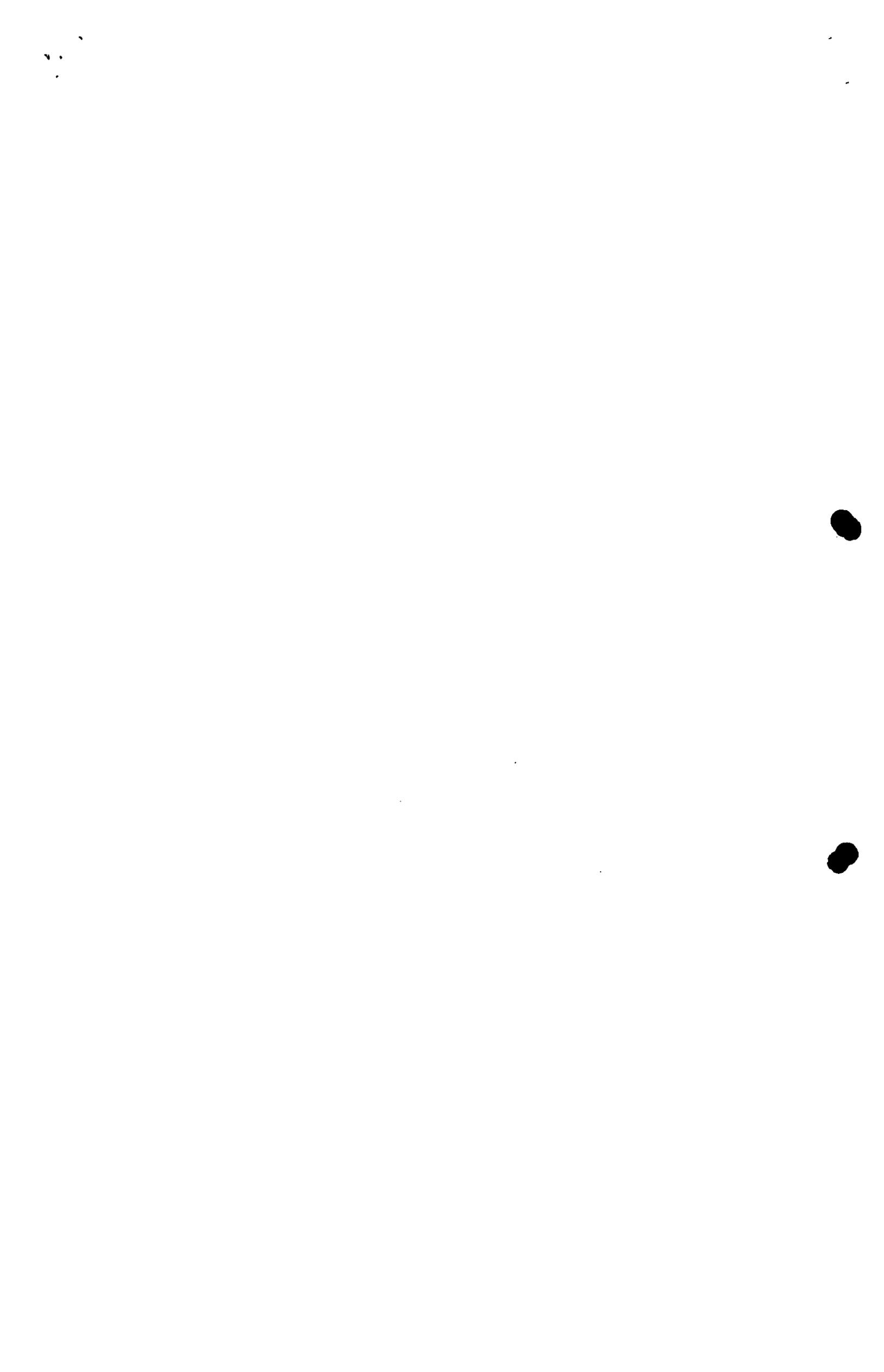
Artículo 2.2.1.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente a la modalidad de transporte público colectivo terrestre automotor de pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

Se aplicarán integralmente a la modalidad de transporte público colectivo terrestre automotor de pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

Artículo 2.2.1.1.2. Servicio regulado. La prestación del servicio de transporte metropolitano distrital y/o municipal será de carácter regulado. La autoridad competente definirá previamente las condiciones de prestación del servicio conforme a las reglas señaladas en este Capítulo.

Autoridades competentes

NOTARIA 24 DE MEDELLIN
Hector Mauricio Davila Bravo
NOTARIO





La movilidad
es de todos

Mintransporte

ISO 9001:2015



448
ZAG

Artículo 2.2.1.1.2.1. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

- * En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte.
- * En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución.
- * En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.

No se podrá prestar el servicio de transporte público de esta modalidad en un radio de acción diferente al autorizado.

Las autoridades de transporte metropolitanas, municipales y/o distritales, no podrán autorizar servicios de transporte por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

Artículo 2.2.1.1.2.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.

En ese orden de ideas, el presunto daño reclamado no le es imputable a la Nación – Ministerio de Transporte, pues como lo ha dicho el Consejo de Estado, ella determina la persona a quien debe dirigirse la pretensión: "En materia administrativa para determinar el sujeto pasivo de la relación procesal se debe distinguir si se trata de un acto o de una actividad material; de tal suerte, en el supuesto que sea un acto administrativo no se presenta ninguna dificultad, pues debe ser demandada la entidad que dicto el acto, mientras que tratándose de conductas materiales debe determinarse a cargo de qué Entidad estaba la obligación (especificada en la Ley o el reglamento que precisa las funciones de cada ente administrativo) que resulto incumplida". Consejo de Estado 30 de marzo de 1990 Exp. 3510.

Es claro de conformidad con lo expuesto a través de toda la contestación y que debe analizarse en su conjunto al momento de analizar la falta de legitimación en la causa por pasiva que el Ministerio Transporte, no tiene dentro de sus funciones mantenimiento, conservación, señalización y construcción de carreteras.

En efecto, el Ministerio de Transporte tiene naturaleza de ente regulador y político, en tanto expide las normas de carácter general que regulen el transporte y tránsito e infraestructura y define la política Integral de transporte en Colombia, empero, en el tema específico del control y vigilancia de las empresas de transporte en cualquiera de sus modos y modalidades, la ley radicó la competencia en la Superintendencia de Puertos y Transporte. Decreto 087 de 2011.

Con respecto a la Legitimación en la causa, se debe tener en cuenta los fundamentos doctrinales, y recordar que el proceso es una lucha entre dos extremos que defienden posiciones contrapuestas, así lo entiende el maestro Carnelutti quien en su insigne obra «Como se hace un proceso», señala:

«... el derecho nace para que muera la guerra. A este fin no puede hacer más que ponerle una mordaza. El duelo es una guerra aprisionada. En lugar de bellum omniuni contra omnes [la guerra de todos contra todos], es la guerra solo entre dos, entre los adalides. A tal punto es un combate el proceso, que en ciertos tiempos y entre ciertos pueblos se lo hace con las armas: el éxito del duelo indica el juicio de Dios...1» Desde esa perspectiva, didáctica si así se quiere, se debe abordar el tema de la legitimación en la causa como presupuesto esencial para garantizar la validez del proceso civil, toda vez, que esta se encuentra íntimamente ligada con la calidad que adquieren las partes dentro del proceso, es decir, su condición, de demandante, ora de demandado. Para comprender mejor el anterior planteamiento, debemos recordar lo que ha concebido la doctrina patria como legitimación en la causa, evocando al maestro Hernando Morales quien la definió como «...»

La legitimación solo existe cuando demanda quien tiene por ley sustancial facultad para ello, precisamente contra la persona frente a la cual la pretensión de que se trata tiene que ser ejercitada. De modo que la cualidad en virtud de la cual una pretensión puede y debe ser ejercitada contra una persona en nombre propio se llama legitimación para obrar, activa para aquel que puede perseguir judicialmente el derecho y

AREA DE
ELIN
UNION

NOTARIA DE MEDALLIN
Hector Mauricio Davila Bravo
NOTARIO

**ESPACIO
EN BLANCO**

**ESPACIO
EN BLANCO**

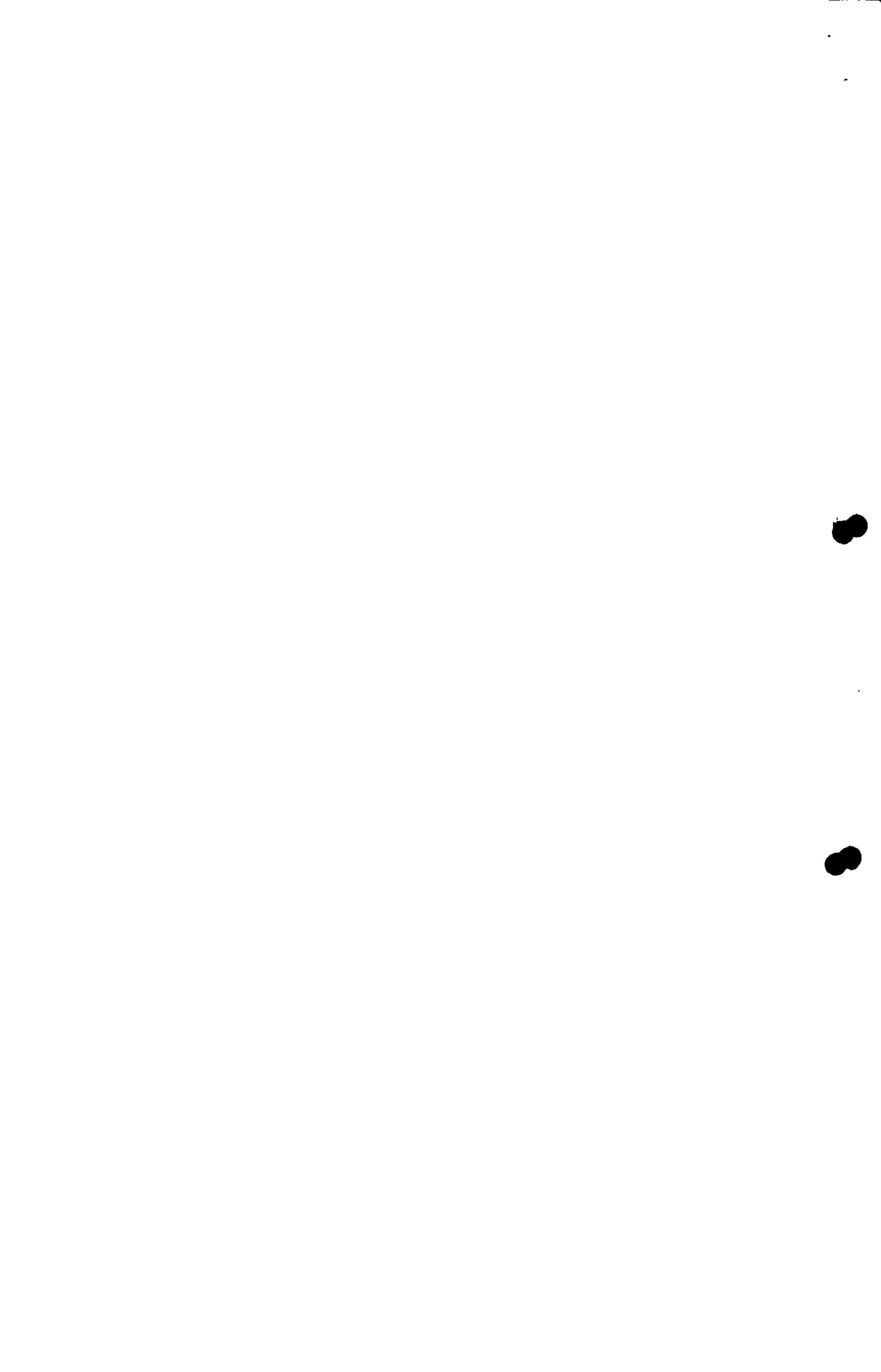
**ESPACIO
EN BLANCO**

**ESPACIO
EN BLANCO**

NO
SE

**ESPACIO
EN BLANCO**

**ESPACIO
EN BLANCO**





La movilidad
es de todos

transporte

ISO 9001:2015



148
249

24 DE
MAYO
UNION

pasiva para aquel contra el cual esta se hace valer...2»; sin embargo, existe una discusión de carácter doctrinal acerca de las consecuencias jurídicas que trae consigo la legitimación

en la causa por activa o pasiva, al momento de ser dictada la providencia de fondo que finiquita el asunto jurídico a resolver.

Por lo anterior, es menester traer a colación los conceptos trazados por algunos de los mayores expositores universales del derecho procesal respecto al tema, que son descritos así: Para Rocco, la legitimación expresa si el demandante y el demandado respecto de quienes debe declararse la existencia o no de una relación jurídica, están acreditados por la ley procesal para buscar tal declaración 3; en contraposición, el maestro Chiovenda señala que:

«... La legitimación en la causa es condición de la sentencia favorable y de la acción y consiste en la identidad de la persona del actor con la persona a la cual la ley concede la acción (legitimación activa) e identidad de la persona del demandado con la persona contra la cual es concedida la acción...4»; A su turno Carnelutti expone que «...la legitimación es una coincidencia entre el acto del actor y el sujeto de la situación jurídica activa o pasiva sobre la que el acto ha de producir su efecto...5» entendiéndolo así como considera que dicha figura, es un requisito para que el juez se pronuncie respecto del fondo del asunto; entretanto, Devis Echandía ubica la legitimación en la causa, en el derecho procesal y no en el material, para lo cual ha explicado que las partes pueden estar legitimadas para actuar, y a su vez no tener el derecho, porque el derecho de acción y el acceso a la administración de justicia, es decir, en este caso a recibir una sentencia de mérito, no es de exclusiva pertenencia de quien posea el derecho material. Existen entonces dos posiciones bifrontes, de un lado, la legitimación en la causa es vista como un presupuesto procesal, en cuanto a la capacidad que tienen los sujetos para intervenir dentro de un proceso, por sí o interpuesta persona, esto es, ubica la legitimación en la causa en el campo del derecho procesal.

Por otra parte y de manera antagónica a la anterior, se ha dejado sentado el planteamiento que ubica la legitimación en la causa en el ámbito propio del derecho sustancial, es decir, como una de las condiciones de la acción, concepciones que traen dentro de la jurisdicción una consecuencia de especialísima importancia, pues en la primera hipótesis si X demanda a Y creyendo ser el titular del derecho a reclamar y dentro del discurrir procesal y probatorio se demuestra ciertamente que X no es el verdadero titular del derecho, existe entonces falta de legitimación en la causa por activa y el Juez debe declararse inhibido para decidir, mientras que dentro de la segunda tesis deben desestimarse las pretensiones.

Existiendo estos dos criterios de aplicación del derecho, el máximo órgano de la jurisdicción civil acogió la segunda hipótesis, señalando que «... una de las finalidades de la función jurisdiccional es la de componer definitivamente los conflictos de interés que surgen entre los miembros de la colectividad a efectos de mantener la armonía social, es deber del juez decidir en el fondo las controversias de que conoce, a menos que le sea imposible hacerlo por existir impedimentos procesales como ocurre cuando faltan los presupuestos de capacidad para ser parte o demanda en forma...6» Dimana de lo anterior, que según el criterio actualmente dominante de la jurisdicción la legitimación en la causa debe ser vista como una condición propia de la acción en el campo del derecho material, en razón a que si se reclama un derecho por quien no es el titular de este o frente a quien no está llamado a responder, itérese, deben ser negadas las pretensiones, terminado este litigio, con una sentencia que haga tránsito a cosa juzgada y no permita que este derecho sea reclamado de manera indefinida aun a sabiendas de que no se posee, tal como sucedería en caso de que el Juez se declarare inhibido para fallar.

1. Francesco Carnelutti, ¿Cómo se hace un proceso? Editorial Temis, año 2002, página 17.
2. Hernando Morales M, Curso de Derecho Procesal Civil-Parte General, sexta edición, Editorial ABC-Bogotá, página 141.
3. Marco Gerardo Monroy Cabra, Derecho Procesal Civil-Parte General, quinta edición, ediciones librería del profesional, página 224.
4. Marco Gerardo Monroy Cabra, Derecho Procesal Civil-Parte General, quinta edición, ediciones librería del profesional, página 225.
5. Marco Gerardo Monroy Cabra, Derecho Procesal Civil-Parte General, quinta edición, ediciones librería del profesional, página 227.
6. Marco Gerardo Monroy Cabra, Derecho Procesal Civil-Parte General, quinta edición, ediciones librería del profesional, página 237.
7. Martín Agudelo Ramírez, Los Presupuestos Procesales, Ponencia, página 3

NOTARIA DE MEDALLA
Hector Mauricio Davila Bravo
NOTARIO

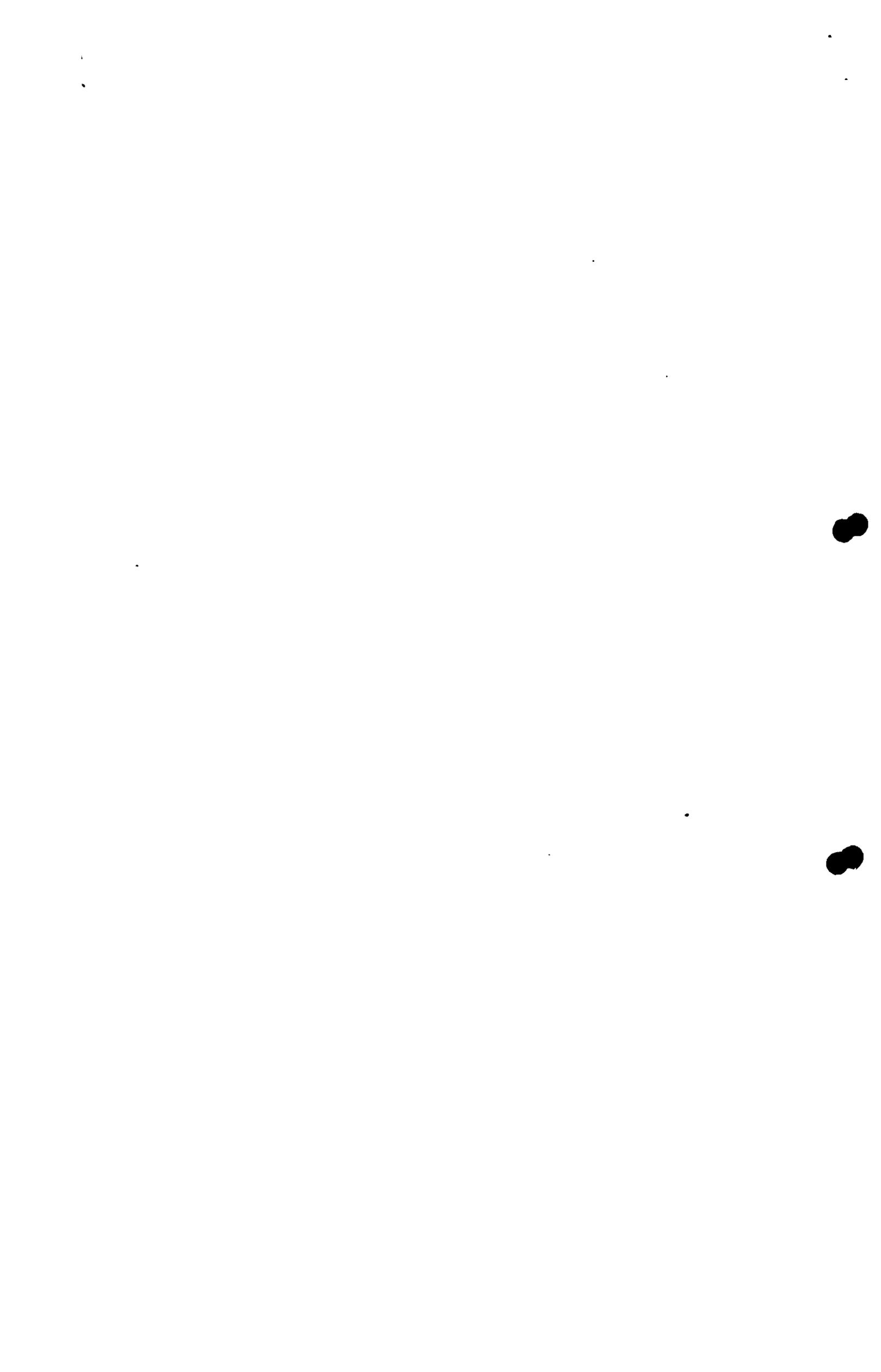


**ESPACIO
EN BLANCO**

**NOTARI/
MEDE
SELLO D'**

**ESPACIO
EN BLANCO**

**ESPACIO
EN BLANCO**





La movilidad
es de todos

Minttransporte

ISO 9001:2015



Certificado No. 80 361760032 A

24 DE JUNIO DE 2011

2

POR LO ANTERIOR SE CONFIGURA LA FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Para terminar, se debe indicar que la legitimación en la causa hace referencia a la posibilidad de que la persona formule o contradiga las pretensiones de la demanda, por ser el sujeto activo o pasivo con interés en la relación jurídica sustancial debatida en el proceso. Por tal motivo, la doctrina ha sostenido que:

"(...) en los procesos contenciosos, la legitimación en la causa consiste, respecto del demandante, en ser la persona que de conformidad con la ley sustancial está legitimada para que por sentencia de fondo o mérito se resuelva si existe o no el derecho o la relación jurídica sustancial pretendida en la demanda, y respecto del demandado en ser la persona que conforme a la ley sustancial está legitimada para discutir u oponerse a dicha pretensión del demandante; y en los procesos de jurisdicción voluntaria consiste en estar legitimado por la ley sustancial para pedir que se hagan las declaraciones solicitadas en la demanda." (Se destaca)

INEXISTENCIA DEL DERECHO PRETENDIDO: La Nación – Ministerio de obras Públicas y Transporte actualmente Ministerio de Transporte, es un organismo eminentemente regulador, planificador y normativo del sector transporte, por lo que se encuentra desligado de cualquier obligación ya que su competencia y funciones nada tienen que ver con los hechos narrados en la demanda, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1016 del año 2000, lo que permite desvirtuar la relación de causalidad invocada.

AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD: La teoría de la falla en el servicio no se aplica en este caso a la Nación Ministerio de Transporte, pues como se explicó en los acápites anteriores, no está dentro de sus funciones el mantenimiento, construcción, reparación, sostenimiento, ejecución de obras conexas tendientes a la conservación de vías en el territorio nacional, además debe probarse que la inexecución de las obras demandadas fueron determinantes y causa directa del daño alegado. Con fundamento en lo planteado en la demanda no tienen relación directa con la entidad y no comprometen su responsabilidad, puesto que no hay un nexo de causalidad, se considera que la Nación Ministerio de Transporte, no es responsable.

No puede decirse que los daños reclamados se encuentran dentro de la noción de daño antijurídico establecido en el artículo 90 de la Constitución Nacional y, por lo tanto, el Estado no podría ver comprometida su responsabilidad, a no ser que se demuestre la existencia de un daño, la imputación a una entidad pública y una relación de causalidad entre uno y otro, siempre y cuando no haya un eximente de responsabilidad.

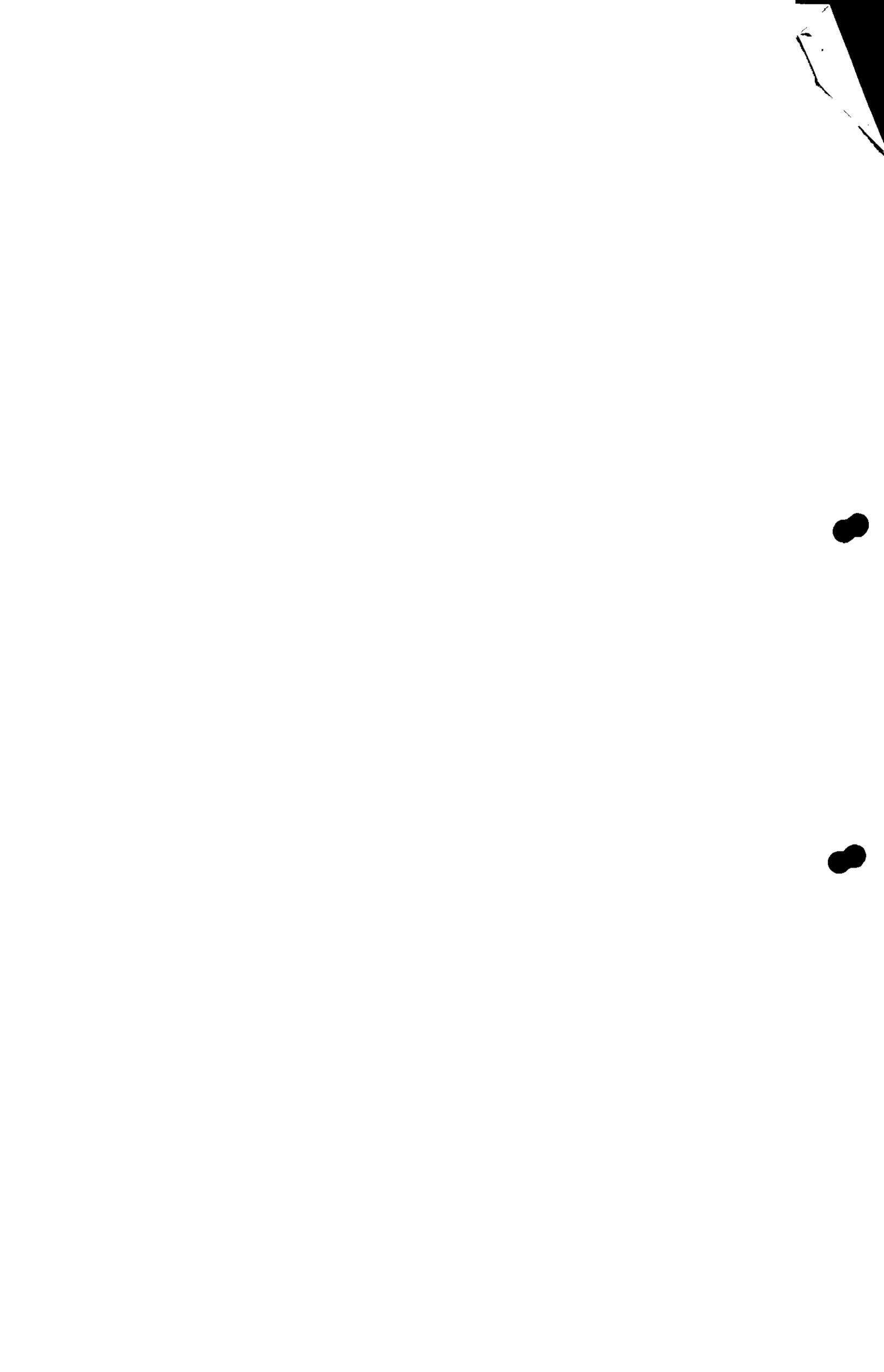
El artículo 90 dice: "El estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción u omisión de las autoridades públicas".

Es decir, para que exista responsabilidad del Estado, de acuerdo con este artículo, se requiere de dos elementos: el daño antijurídico y la imputabilidad del daño a un órgano del estado.

Jurisprudencialmente el daño antijurídico se ha entendido: "como el detrimento, perjuicio o menoscabo o dolor causado a alguien, en su persona, bienes, libertad, afectos creencias etc., suponiendo la destrucción o disminución de ventajas o beneficios patrimoniales o extrapatrimoniales de que goza un individuo, sin que el ordenamiento jurídico le haya impuesto a la víctima el deber de soportarlo, es decir que el daño carezca de causal de justificación" (Consejo de estado – Sección tercera, sentencia del 27 de enero de 2000, MP. Alier Hernández Enriquez)

Aun cuando sean ciertos hechos afirmados por el demandante y sean probados dentro del proceso, también es cierto que no se deriva responsabilidad legal ni patrimonial alguna con la Nación Ministerio de Transporte, porque debe dejarse claro, que para que se pueda endilgar responsabilidad al estado, no basta que el daño sea antijurídico, sino que este debe ser además imputable al Estado, es decir, debe existir un título que permita su atribución a una actuación u omisión de una autoridad pública. Por ello, la Corte coincide con el Consejo de Estado en que para imponer al Estado la obligación de reparar un daño "es menester, que

NOTARIA 24 DE MEDULLIN
Hector Mauricio Davila Bravo
NOTARIO



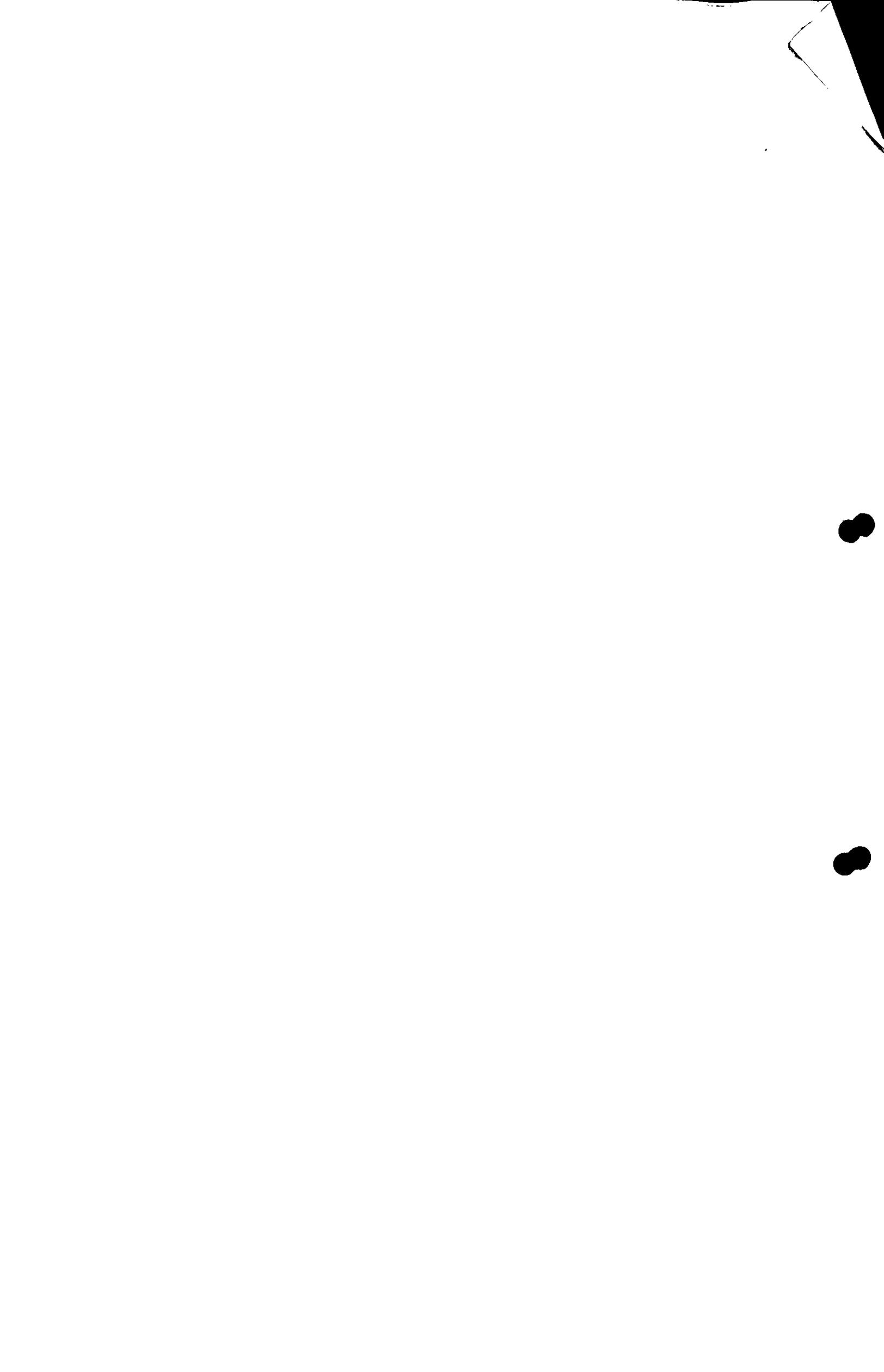
252

NOTA
MEI
SELLO

**ESPACIO
EN BLANCO**

**ESPACIO
EN BLANCO**

**ESPACIO
EN BLANCO**





La movilidad
es de todos

Mintransporte

ISO 9001:2015



Certificado No. SC 2017006312 A

además de constatar la antijuridicidad del mismo, el juzgador elabore un juicio de imputabilidad que le permita encontrar un "título jurídico" distinto de la simple causalidad material que legitime la decisión; vale decir, la "imputatio juris" además de la "imputatio facti".

NEXISTENCIA DE NEXO CAUSAL: Por las razones antes expuestas, en la que se aclara que la Nación Ministerio de Transporte no tiene vínculo alguno con los presuntos hechos narrados, se rompe el nexo causal necesario entre la supuesta acción u omisión de la entidad que represento y el resultado finalmente producido. Por lo cual no existe nexo causal alguno que obligue a la administración a responder por los supuestos perjuicios sufridos por los demandantes.

Sentencia T-609/14

Jurisprudencia: "Por eso, aclara que para establecer el nexo de causalidad: (i) es preciso acudir a las reglas de la experiencia, a los juicios de probabilidad y al sentido de razonabilidad; (ii) su caracterización supone además "la interrupción de una cadena de circunstancias cuando en ella intervienen elementos extraños tales como los casos fortuitos o los actos de terceros que tienen la virtualidad suficiente para erigirse en el hecho generador del daño y, por tanto, excluyente de todos los demás"; y (iii) también se rompe cuando el daño es imputable a la víctima, porque en muchas circunstancias es ella quien da origen a la consecuencia lesiva, voluntaria o involuntariamente[46]."

DE LA AUSENCIA DE TÍTULO DE IMPUTACIÓN EN CONTRA DE LA NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE: No existe título de imputación en contra de la entidad que represento que permita desde el plano de la facticidad del suceso erigirse circunstancialmente de manera probada, la intervención omisiva de la entidad en la configuración de una causa eficiente y eficaz del siniestro.

Las elucubraciones de la parte accionante con respecto al Ministerio de Transporte discurren sin fundamentos normativos, toda vez, carecen de evidencias y circunstancias, se concentra en la descripción normativa y en apreciaciones subjetivas de orden deóntico, sobre el deber ser del estado, lo cual dista de identificar un título de imputación probado sobre la base de circunstancias concretas.

Como se puede observar, pretende la parte demandante en un juicio de responsabilidad patrimonial extracontractual derivar título de imputación desde el contenido de las normas de carácter general y universal con la mera apreciación deóntica crítica como se observa en lo que se transcribe, con respecto a la entidad que represento, sin tener en cuenta que el accidente ocurrió por culpa exclusiva de la víctima, quien caminaba por una vía sin la precaución debida.

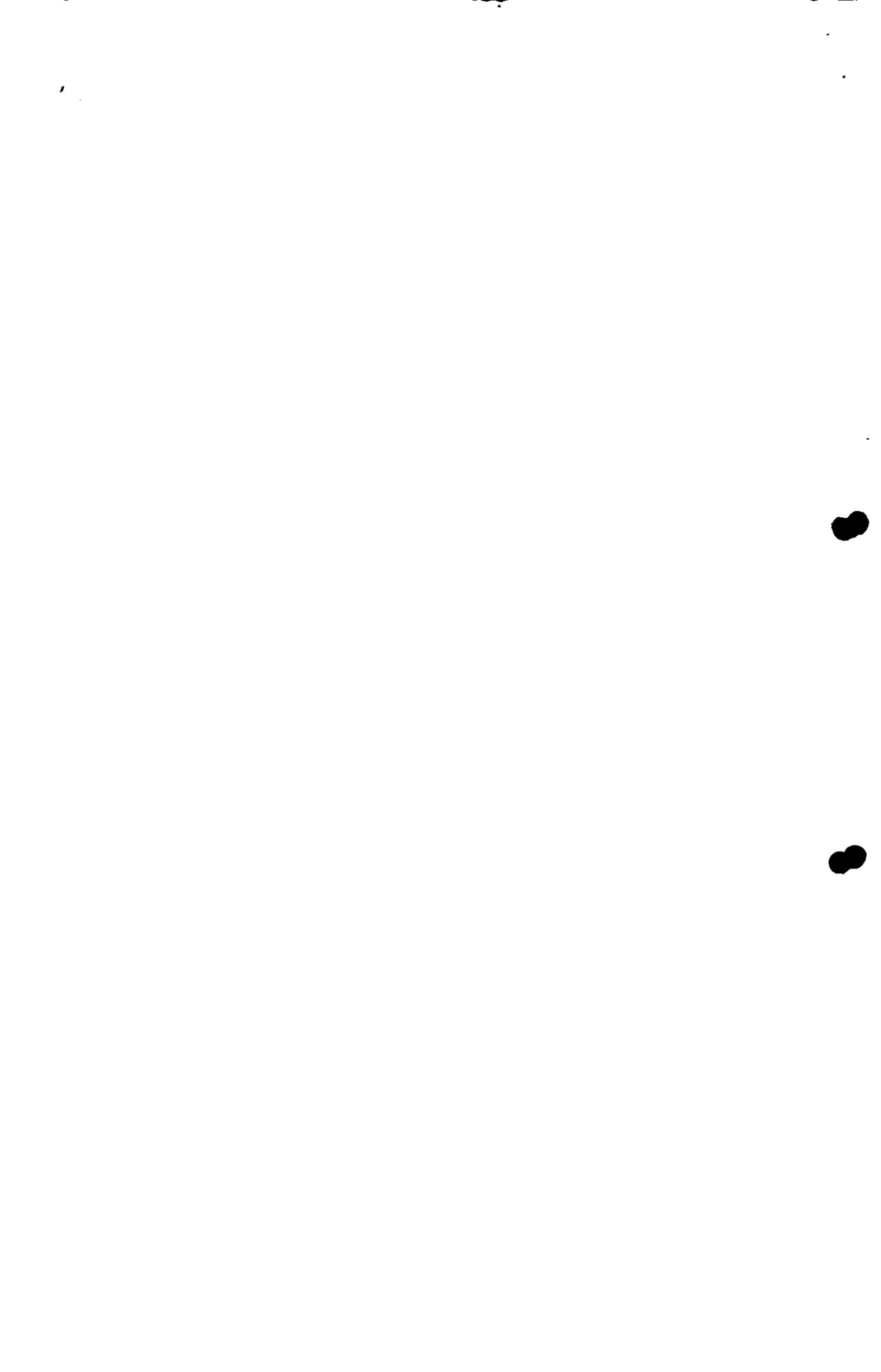
Jurisprudencialmente el daño antijurídico se ha entendido: "como el detrimento, perjuicio o menoscabo o dolor causado a alguien, en su persona, bienes, libertad, afectos creencias etc., suponiendo la destrucción o disminución de ventajas o beneficios patrimoniales o extrapatrimoniales de que goza un individuo, sin que el ordenamiento jurídico le haya impuesto a la víctima el deber de soportarlo, es decir que el daño carezca de causal de justificación" (Concejo de estado - Sección tercera, sentencia del 27 de enero de 2000, MP. Alier Hernández Enriquez)

"Aun cuando sean ciertos hechos afirmados por el demandante y sean probados dentro del proceso, también es cierto que no se deriva responsabilidad legal ni patrimonial alguna con la Nación Ministerio de Transporte, porque debe dejarse claro, que para que se pueda endilgar responsabilidad al estado, no basta que el daño sea antijurídico, sino que este debe ser además imputable al Estado, es decir, debe existir un título que permita su atribución a una actuación u omisión de una autoridad pública. Por ello, la Corte coincide con el Consejo de Estado en que para imponer al Estado la obligación de reparar un daño es menester, que además de constatar la antijuridicidad del mismo, el juzgador elabore un juicio de imputabilidad que le permita encontrar un "título jurídico" distinto de la simple causalidad"...

MAPA DE JELLIN DE UNIÓN

152
253

NOTARIA 2ª DE MEDELLIN
Hector Mauricio Davila Bravo
NOTARIO



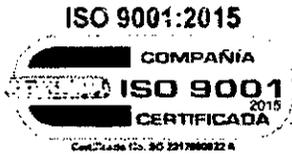
AS
254
NOTAR
MEF
SELLO

ESPACIO
EN BLANCO

ESPACIO
EN BLANCO

ESPACIO
EN BLANCO

LA 24 DE JUN DEL 2015



255

Para finalizar, los demandantes no analizaron lo inmediatamente anterior y los demás puntos expuestos a lo largo de la contestación y que llevan a entender que no era el Ministerio de Transporte la entidad legitimada en la causa o la llamada a responder.

Se debe recordar, que el Consejo de Estado ha establecido que para que la culpa de la víctima se tipifique se deben dar los siguientes elementos: "a) Una relación causal entre el hecho de la víctima y el daño.; b) El hecho de víctima debe ser extraño y no imputable al ofensor, y c) Debe ser ilícito y culpable."

Podría observarse una inexistencia de la obligación por cuanto la competencia en el caso concreto es del área metropolitana de conformidad con el Decreto 1079 de 2015 y demás normas antes citadas.

EXCEPCIÓN GENÉRICA:

LAS QUE RESULTEN PROBADAS EN EL CURSO DEL PROCESO:

En virtud de lo dispuesto en el artículo 282 del C. G. P., solicito señor Magistrado, que decrete a favor del Ministerio de Transporte cualquier otra excepción distinta a las propuestas que resulte probada en el curso del proceso.

PRUEBAS

Solicito respetuosamente de su despacho, decrete y tenga como pruebas las siguientes:

Que se valore probatoriamente las siguientes disposiciones de carácter nacional.

Ley 64 de 1967.

Decreto 2862 de 1968.

Decreto 2171 de 1992.

Ley 105 de 1993.

Decreto 101 de 2000.

Decreto 087 de 2011

Decreto 1079 de 2015

ANEXOS

Adjunto poder debidamente otorgado, con todos sus anexos.

NOTIFICACIONES

De conformidad con lo previsto en el inciso séptimo (7º) del artículo 201 de la Ley 1437 de 2011, sobre notificaciones en estado, y el artículo 205, sobre notificaciones electrónicas, solicito que todas las providencias emitidas en el asunto sean notificadas a la Entidad que represento al buzón judicial: notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co y a guran@mintransporte.gov.co, y en la dirección Física para recibir notificaciones en la Carrera 64 C No 78-580, local 9961 Terminal de Transporte Norte - Medellín, celular 3007862845.

Del señor Juez,

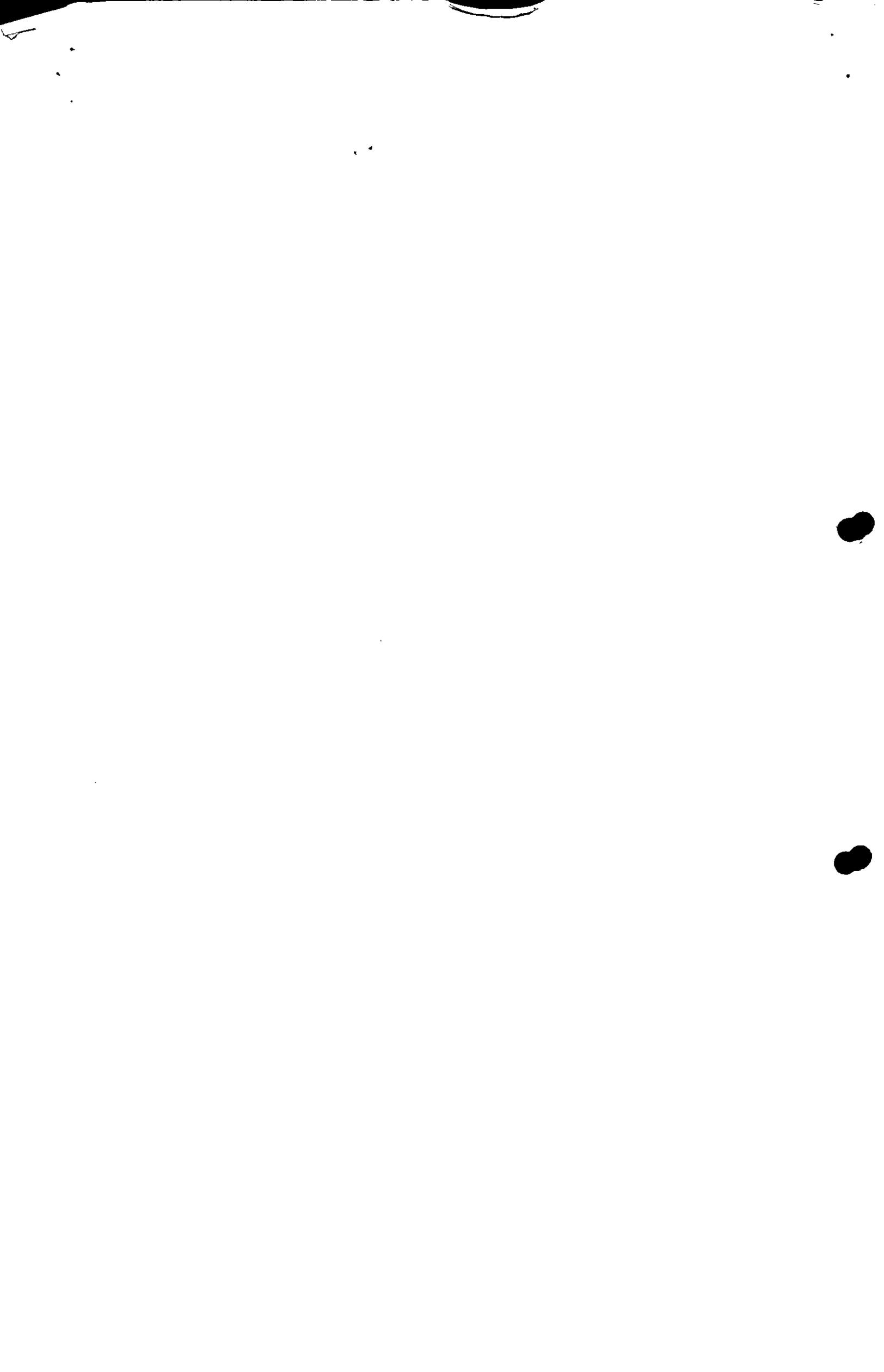
Gloria E. Urañ Acevedo

GLORIA EUGENIA URAN ACEVEDO

C.C. 43.723.482 de Envigado

T.P. 131.620 del C. S. de la J.

NOTARIA 24 DE MEDELLIN
Hector Mauricio Davila Bravo
NOTARIO



DILIGENCIA DE PRESENTACION PERSONAL
Notario 24 del Circulo de Medellin

Este memorial dirigido a: Juzgado Tercero Administrativo
Oral del Circuito de Quibdó

Fue presentado personalmente ante el suscrito NOTARIO

Por: Gloria Eugenia Uruan Acevedo

Identificado con la C.C. y o T.P. 43723482

Medellin: Gloria E. Uruan Acevedo

17 DIC 2018



