



SEÑORES

JUZGADO 38 ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ

correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co

E. S. D.

Radicación No. : 11001333603820200019100
DEMANDANTE : DIEGO ARMANDO SACRISTAN GONZALEZ Y OTRO
DEMANDADO : NACION - MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

ANGÉLICA MARÍA RODRÍGUEZ VALERO, identificada con la cédula de ciudadanía No.52.201.738 de Bogotá, portadora de la tarjeta profesional No.142.632 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en nombre y representación del **MINISTERIO DE TRANSPORTE**, según poder que allego, por medio del presente escrito, me permito dar contestación a la demanda presentada a través de apoderado por **DIEGO ARMANDO SACRISTAN GONZALEZ Y OTRO**, dentro de la oportunidad de ley, en los siguientes términos.

I. RESPECTO DE LAS PRETENSIONES

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

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

II. RESPECTO DE LOS HECHOS

Previo a manifestarme sobre todos los hechos planteados en la demanda por la apoderada de los demandantes, es menester, anunciar previamente que la mayoría de los hechos y afirmaciones narrados, en cuanto a la situación misma del accidente y la situación planteada respecto de las demás autoridades demandadas (Los hechos se separaron en cuanto a la responsabilidad de cada una de las Entidades Demandadas) **NO LE CONSTAN AL MINISTERIO DE TRANSPORTE**, en razón a que esta Entidad no participó ni tuvo incidencia en hechos anteriores ni posteriores a la ocurrencia del accidente, puesto que no es función del Ministerio de Transporte

atender estas eventualidades (accidentes de tránsito en las vías del país), ni tampoco tiene la competencia en materia de inspección y vigilancia de vehículos de carga y de ninguna índole, porque El Ministerio de Transporte, solamente fija las políticas en materia de transporte nacional e internacional, conforme la normatividad establecida en el Decreto 087 de 2011, que **dispone expresamente que el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial, la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo, y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.** Es decir, es concebido como un Ente Programático y Planificador más no ejecutor. Por lo tanto, NO es el Ministerio de Transporte quien tiene a cargo la competencia de expedición de licencias y/o matrículas de camiones o tracto camiones de ninguna clase.

Por lo anterior, de manera respetuosa, de antemano reiteramos que la mayoría de los hechos señalados en la demanda, no le constan al Ministerio de Transporte y así lo manifestará frente a cada uno de ellos, según corresponda, sin que se entienda por este hecho que las manifestaciones frente a los hechos sean de modo alguno dilatorio o evasivo por parte de este Ministerio y se responderá de manera concreta el acápite de los **“Hechos que responsabilizan al Ministerio de Transporte”**.

RESPECTO DEL HECHO 1. No es cierto. Si el demandante hace referencia a la expedición de Licencia de Tránsito del automotor de carga placas UFS855, está la expide el Organismo de Tránsito donde se haya matriculado el vehículo y previa verificación de los requisitos de ley, por parte del mismo organismo, pero no es función del Ministerio de Transporte. En este caso es una Autoridad del orden territorial la competente y no así el Ministerio.

Denominaciones de orden legal:

Licencia de tránsito: Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

Matrícula: Procedimiento destinado a registro inicial de un vehículo automotor ante un organismo de tránsito en ella se consignan las características, tanto internas como externas del vehículo, así como los datos e identificación del propietario.

Homologación: Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.

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

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

Sobre el particular contempla la Ley 769 de 2002:

“LICENCIA DE TRÁNSITO

*ARTÍCULO 34. PORTE. En ningún caso podrá circular un vehículo automotor sin portar la licencia de tránsito correspondiente.
Ver Resolución Min. Transporte 7100 de 2002*

*ARTÍCULO 35. EXPEDICIÓN. La licencia de tránsito será expedida por cualquier **organismo de tránsito** o por quien él designe, previa entrega de los siguientes documentos:*
Factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional.
Factura de compra en el país de origen y licencia de importación.
Recibo de pago de impuestos.
Certificado de inscripción ante el RUNT.

*ARTÍCULO 36. ELABORACIÓN. Reglamentado por el Decreto Nacional 289 de 2009. El formato de la licencia de tránsito será único nacional, y será definido por el Ministerio de Transporte antes de los 60 días posteriores a la sanción de esta ley y en el mismo se incluirá al menos la información determinada en el artículo 38 de este código.
Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de tránsito, se incluirán un código de barras bidimensional y un holograma de seguridad.”*

Igualmente, la ley 769 de 2002 en su artículo 37 define: que el registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas en el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional. De ninguna manera se podrá hacer un registro inicial de un vehículo usado.

La ley 769 de 2002 en su artículo 39 señala:

*“MATRÍCULAS Y TRASLADOS DE CUENTA. Todo vehículo será matriculado ante un **organismo de tránsito** ante el cual cancelará los derechos de matrícula y pagará en lo sucesivo los impuestos del vehículo.
El propietario de un vehículo podrá solicitar el traslado de los documentos de un organismo de tránsito a otro sin costo alguno, y será ante el nuevo organismo de tránsito que el propietario del vehículo pagará en adelante los impuestos del vehículo.”*

No se debe entonces confundir, la facultad del Organismo de Tránsito para verificar la documentación de los automotores objeto a matricular, con las del ente rector en materia de transporte y tránsito; el hecho de que en el logo de la licencia de tránsito, aparezca en el encabezado (Ministerio de Transporte) es porque sencillamente es el formato autorizado por el ente regulador en la materia, pero no es lo mismo afirmar que sea el competente para hacer o expedir de la licencia de tránsito o la verificación de sus requisitos para su expedición, ni que sea la autoridad competente para expedir la matrícula.

En relación con el Certificado de Tradición que se expide a los automotores, es también competencia exclusiva del Organismo de Tránsito donde se haya efectuado su matrícula, quienes registran y dan fe del estado de los vehículos matriculados en dicho organismo, conforme ostentan la carpeta del automotor y el archivo documental bajo su custodia. Motivo por el cual los traspasos y ventas del automotor deben reposar en la carpeta del citado automotor ante el Organismo de Tránsito donde se matriculó inicialmente, y es éste el facultado para certificar los mismos y

su autenticidad, así como de analizar la autenticidad de la documentación previa a su matrícula inicial.

RESPECTO DEL HECHO 2. No es cierto. La ficha técnica de homologación es el documento que autoriza las características técnicas establecidas por los fabricantes conforme la referencia y características técnicas indicadas por el fabricante para su aprobación.

Por definición legal la homologación: *Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.* Aprobación que efectúa el Ministerio de Transporte.

El procedimiento es el siguiente; los fabricantes elaboran la ficha de homologación acorde con las características técnicas por ellos contempladas, el Ministerio revisa la información y si la misma se ajusta a la reglamentación de la época la aprueba, y una vez verificada su consistencia con la norma la firma. El original firmado de la ficha de homologación queda en manos del fabricante o ensamblador.

Posteriormente el fabricante a través de sus concesionarios, distribuye la ficha de homologación aprobada para las líneas de referencia de sus automotores en venta.

En el Ministerio no queda el original de la ficha de homologación pues ésta la tiene el fabricante que solicitó la autorización de homologación, tan solo queda una copia digitalizada y que puede ser consultada en la página web de la entidad.

Cuando un comprador adquiere un vehículo, el concesionario le hace entrega de la documentación objeto de comercialización al comprador del vehículo, entregándole el manifiesto de importación, la factura de venta, el pago de impuestos y los demás documentos referentes a las características técnicas, por medio del cual identifica cada automotor, número de chasis, motor etc., junto con la ficha de homologación, para que el comprador pueda realizar los trámites de matrícula ante el organismo de tránsito que escoja.

Posteriormente el Organismo de Tránsito allega al Ministerio los documentos de la carpeta del automotor, con base en los cuales el organismo de tránsito realizó la matrícula inicial a solicitud del propietario inicial.

Para el caso bajo estudio, y una vez conocida la demanda y conforme la situación fáctica del tractocamión accidentado se señaló que éste, estaba facultado legalmente conforme las características técnico-mecánicas de vehículos para transporte de carga conforme la ficha de homologación que reposa en la carpeta del organismo de tránsito de la Calera. **Formato FTH-002 del 22 de diciembre de 1997 Ficha No. AA-2306**

De la ficha de homologación que se encuentra en la carpeta del Organismo de Tránsito se puede observar, que se estableció como peso bruto vehicular del fabricante 15.900 Kgs y como peso bruto vehicular combinado para un semirremolque C2S1 y C2S2 de 15.900 Kgs. respectivamente, y como carga disponible máxima de 11.130 Kgs. Lineamiento general para los vehículos Chevrolet Kodiak Referencia **P7H1J**.

No obstante, el demandante señala en su demanda, una ficha técnica para un vehículo Chevrolet Kodiak 157 7500 con otras características de pesos y medidas diferentes a las remitidas en copia simple por parte del Organismo de Transito de la Calera al Ministerio; pero sin aportar la ficha respectiva. Motivo por el cual este Ministerio inicialmente solo podía pronunciarse respecto de la ficha técnica que reposa en la carpeta del automotor ante el organismo de tránsito y objeto de análisis por este para su matrícula, al gozar de presunción de legalidad.

Revisada la prueba tenida en cuenta para la matrícula, debe señalarse que se equivoca el demandante en su afirmación, de que se trata de un camión, con fundamento en el material probatorio conocido y la ficha de homologación que reposa en la carpeta del automotor, así como por la factura de compraventa de Centro Diesel que en su texto se colige que se trata de un tractocamión, el cual de acuerdo a la ficha de homologación obrante en la carpeta puede halar un Semirremolque 2S1 y 2S2 es decir de hasta 2 ejes.

Se parte siempre de la presunción legal de la documentación que normativamente reposa en el Organismo de Transito, así como de los demás soportes tenidos en cuenta en su matrícula; en este caso si el fabricante lo determina técnicamente y se ajusta a la reglamentación no solo nacional sino internacional de límites de pesos y dimensiones para un tractocamión de 2 ejes delantero y trasero, perfectamente puede halar Semirremolques de 1, 2 y 3 ejes. Solo si tanto el fabricante como la ficha de homologación así presentada y aprobada se lo permiten.

En resumen los fabricantes establecen las características de los automotores y sobre estas mismas características es que el Ministerio de Transporte los homologa y aprueba las características de capacidad y peso para el transporte de carga, Homologación cuyos pesos y dimensiones se soportan en las disposiciones normativas expedidas por el Ministerio de Transporte para la fecha de expedición de la homologación que apruebe acorde con la referencia del automotor que presenta el fabricante y con los parámetros técnicos del mismo fabricante, que se somete a la reglamentación Colombiana, documentación y soporte que reposa en la carpeta del Organismo de Transito donde se realizó la matricula inicial del automotor.

No es cierto que la homologación de los Tractocamiones de referencia **Chevrolet Kodiak Modelo P7H1J** presente irregularidad alguna, y que esta sea la causa del accidente. Porque revisada la copia visible en la página web de la entidad, esta coincide con la ficha aprobada para los vehículos con referencia **P7H1J**.

Se debe aclarar y no confundir los requisitos técnicos contemplados por el fabricante en cuanto a dimensiones de peso y medidas, y que son los mismos tenidos en cuenta en las fichas de homologación aprobadas por el Ministerio, y otra muy diferente, son los topes máximos de PBV Kg con su tolerancia positiva reglamentada mediante acto administrativo para la fecha de expedición de la ficha de homologación.

Porque por un lado los fabricantes no pueden superar estos topes legales, técnicamente pueden determinar que el peso máximo sea inferior para sus automotores según referencia y según lo presenten en la ficha de homologación elaborada por ellos, para que el Ministerio les apruebe, siempre y cuando se ajuste a la reglamentación vigente a la fecha de su expedición.

La reglamentación señala unas siglas para especificar e identificar cada vehículo según sus características, a manera de ejemplo, en vigencia de la Resolución 2888 de 2008, para un vehículo con una designación 2S2 el primer número corresponde al número de ejes del vehículo (tractocamión) y la letra S significa Semirremolque y el número inmediato indica el número de ejes del Semirremolque.

En este caso particular, la disposición legal imperante para la fecha de elaboración de la ficha de homologación indica que para un tractocamión con designación C2S2 tiene una capacidad máxima de peso bruto vehicular en toneladas de (32) y un máximo peso bruto vehicular con tolerancia de 33.00. Pero claramente el fabricante limitó este peso máximo al señalado en la ficha de homologación a 15.900 kg.

Observada detenidamente la ficha de homologación que reposa en el organismo de tránsito de la Calera, en la carpeta para el vehículo USF855 tiene fecha de expedición DIC-22- 1997, y para esta fecha la disposición vigente en materia de homologación era la Resolución 13791 de 1988, la cual señala que para un vehículo articulado C2-S2 igualmente un peso de (32) toneladas como máximo peso con tolerancia de 33.00 toneladas.

Conforme la regulación de homologación, la ficha técnica de homologación que obra en la carpeta del automotor accidentado y presentada por el fabricante para el vehículo en su momento cumplía y cumple con la normatividad imperante, e incluso el límite de peso lo determinó en 15.900 kg es decir muy por debajo del máximo legalmente establecido para la época.

Cosa distinta, es que la empresa propietaria del automotor accidentado usara o permitiera halar un Semirremolque para ir enganchado en el tractocamión no autorizado para este, pues debiendo usar un Semirremolque 2S1 y/o 2S2 se usó un Semirremolque 2S3. Es decir, de tres ejes no contemplado o permitido en la ficha de homologación del vehículo matriculado ante el organismo de tránsito de la Calera.

Pero debe indicarse también después de señalar el procedimiento contemplado en la Resolución 13791 de 1988 para homologar un vehículo de carga, que este procedimiento nada tiene que ver con la causa del accidente o causa generadora del daño, lo cual desvirtúa cualquier inconsistencia regulatoria o de legalidad de la ficha de homologación que no es objeto del presente medio de control.

La situación fáctica descrita en la demanda, obedeció claramente y conforme las pruebas aportadas a una falla mecánica efectuada por un tercero, infringiendo las disposiciones de transporte al halar un Semirremolque de tres ejes S3 cuando solo tenía permitido halar uno de hasta dos ejes o S2, y tampoco el conductor del tractocamión accidentado en su recorrido podía suspender ningún eje, ni mucho menos su sistema de frenos, aspecto no autorizado por ninguna autoridad, sino efectuado de manera no autorizada por su conductor o propietario infringiendo las capacidades del mismo vehículo.

También se debe indicar que en los distintos actos administrativos expedidos y que regulan este aspecto, un vehículo tractocamión de dos ejes por la reglamentación expedida por el Ministerio legalmente podría halar un Semirremolque de 1, 2 y 3 ejes, pero solo si, la ficha de homologación presentada por el fabricante para su aprobación, coincide con las especificaciones técnicas del fabricante.

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

El demandante relaciona unos valores y soportes de la ficha técnica del automotor, muy posiblemente extraída de internet, pero no profundiza y no especifica probatoriamente en su demanda, pues cuestiona técnicamente la que reposa en el Organismo de Tránsito en la carpeta para la época de la matrícula, y su relación comparativa con la normatividad imperante, siendo su carga procesal en esta jurisdicción rogada.

Entonces la verdadera causa del accidente es el hecho de un tercero, pues una cosa es que un vehículo de carga se encuentre homologado conforme a las características técnicas del fabricante y otra muy distinta, es que el uso del automotor por su conductor, tenedor o propietario se realice para transportar un Semirremolque no autorizado para el automotor, o que supere la capacidad del automotor contrariando las características técnicas contempladas por el fabricante en la ficha de homologación aprobada.

Conforme las pruebas que obran en la carpeta del Organismo de Tránsito de la Calera, el vehículo accidentado fue matriculado como un tractocamión, la factura de venta señala la venta de un tractocamión. Y si existe duda en las características aprobadas para la matrícula o los documentos soporte para ello, la parte demandante debió demostrar lo contrario.

No es cierto que se haya expedido autorización para remolcar peso superior al señalado en la ficha de homologación. Ya que las fichas de homologación las presenta el mismo fabricante para ser aprobadas por el Ministerio, y quien realiza únicamente una verificación para determinar si se ajusta o no a la reglamentación vigente. Manteniendo siempre las características técnicas en las fichas de los fabricantes y acorde a la referencia de cada vehículo.

No es cierto que se haya autorizado al vehículo accidentado para circular por encima de las características técnicas sometidas a probación por el fabricante, o por encima de la reglamentación que regula la materia, son conjeturas sin soporte probatorio alguno del demandante. Se recuerda que la homologación no es para cada vehículo comercializado, sino a una línea o modelo referenciado por el fabricante.

Se trata de apreciaciones sin soporte probatorio, en busca de justificar una **causa - efecto inexistente** de la ocurrencia del accidente y desviar las verdaderas circunstancias fácticas causantes del mismo, como lo es según el informe policial y de investigación de la fiscalía, donde claramente advierten una falla mecánica, así como un uso y modificación al sistema de frenos no autorizada del Semirremolque.

La causa de los fatídicos hechos, no se centra en la expedición de un documento (matrícula) o requisito cuyo debate de legalidad correspondería o sería objeto estudio a través de otro medio de control.

Por lo que se concluye desde ya que la causa del accidente es una falla humana del conductor del tractocamión, es decir el hecho de un tercero, sumada a una falla mecánica y a alteraciones de un Semirremolque, y la utilización de este por fuera de los límites de pesos y dimensiones homologados, además en contravía de la reglamentación que prohíbe cualquier tipo de modificación de sistemas de frenos.

Las homologaciones entonces normativamente se encuentran reguladas en las Resoluciones 13791 del 21 de diciembre de 1988, Resolución 002501 del 22 de febrero de 2002 posteriormente modificada por la Resolución 2888 del 11 de marzo de 2002 y lo señalado en la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004 entre otras coincidentes para la época de los hechos.

Esta regulación tiene como fundamento el artículo 29 de la ley 769 de 2002 que señala: “Dimensiones y pesos. Los vehículos deberán someterse a las dimensiones y pesos. Incluida carrocería y accesorios, que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte., para lo cual debe tener en cuenta la normatividad técnica nacional e internacional”

Para tal efecto Colombia aprobó la adhesión al acuerdo de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y la Comunidad Andina de Naciones CAN, adopto mediante la Decisión 491 de 2001 Reglamento técnico Andino sobre pesos y dimensiones de los vehículos destinados al transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera de acuerdo con los lineamientos establecidos por la OMC, por ello mediante comité técnico conjuntamente con el organismo Nacional de Normalización INCONTEC se elaboró la Norma Técnica Colombiana NTC4788 conforme la cual se estableció la regulación en Colombia a través de la Resolución 4100 de 2004.

Es así como en el artículo 4 de la citada resolución se establecieron en primer lugar las denominaciones de los vehículos de transporte de carga entre las que se encuentran en su descripción tanto camiones de dos ejes (camión sencillo) como Tractocamiones de dos ejes, con Semirremolque de uno, dos y tres ejes.

RESPECTO DEL HECHO 3. No es cierto. La parte demandante confunde las funciones del Ministerio de Transporte con las funciones del Organismo de Transito.

Respecto de los requisitos de fabricación del automotor estas son competencia exclusiva de su casa matriz o fabricante.

No es cierto que el Ministerio de Transporte a través de los Organismo de Transito sea el ente encargado de la matrícula de los automotores de carga. Pues el Ministerio de Transporte es una entidad del orden nacional, encargada de dictar la política y regulación sobre la materia y el organismo de transito es una entidad del orden territorial municipal o departamental, con funciones específicas en materia de tránsito y transporte, más no dependiente directo del Ministerio, ni adscritos a este.

El demandante confunde las competencias funcionales del Ministerio de Transporte, con la autonomía y competencia de los Organismos de Transito, que son entidades del orden municipal o departamental, no adscritas al Ministerio de Transporte.

Contrario a lo expuesto por el demandante, las funciones de matrícula de vehículos, se encuentran a cargo de los Organismos de Transito, en el presente caso, el de la Calera.

En conclusión, tanto la matrícula inicial de los automotores de carga, como la expedición de las licencias de transito de estos vehículos, se realizan por completo ante los Organismos de Transito, por ser actos propios de sus funciones y no del Ministerio.

Con todo, esta circunstancia no constituye la causa del accidente y falla deprecada.

Y en gracia de discusión, en el evento de que se tratara de circunstancias documentales previas a la matricula o técnicas no coincidentes del automotor accidentado, bien sea en su denominación, como camión o como tractocamión, esta no constituye causa efecto del accidente de tránsito, sino que se trataría de inconsistencias administrativas al momento de su matrícula ante el organismo de tránsito. Pero no por error en la ficha de homologación, ya que las fichas de homologación en nada difieren a las características técnicas elaboradas por el fabricante, para las distintas referencias de los vehículos comercializados.

Y son los directos interesados, es decir los propietarios de los vehículos, que al querer matricular un automotor presentan la documentación pertinente del automotor ante los organismos de tránsito y si se detecta una inconsistencia por parte del organismo de tránsito, no debe matricular el automotor.

Ahora caso de que existiese una irregularidad detectada y comprobada deberá este organismo adelantar los trámites legales necesarios para corregir lo que corresponda en caso de ilegalidad.

RESPECTO DEL HECHO 4. No es cierto. La expedición de la licencia de transito es trámite de competencia del Organismo de tránsito donde se matricula el automotor, quien revisa la documentación legal previo a la matrícula y quien tiene a cargo la documentación del automotor. Por otro lado, es carga del demandante demostrar que la Licencia de Transito expedida por el Organismo de Transito de la Calera presenta ilegalidad o irregularidad.

De la homologación obrante en la carpeta del automotor ante el organismo de tránsito y de la cual remitió copia parcial al Ministerio, tanto el pesaje señalado en la ficha por el fabricante, como el pesaje señalado en la ficha de homologación, es el mismo, bien sea para transportar un peso bruto vehicular combinado con las características descritas en la ficha de homologación para un C2S1 o para un C2S2. Distinto es que transportara un mayor peso al señalado en la ficha de homologación, lo cual en nada afecta la legalidad del documento de homologación.

No se trata entonces de un hecho sino de una apreciación subjetiva y errada del demandante. Una cosa es la homologación de un vehículo y otra muy distinta es la matrícula y la expedición de la licencia de transito fruto de la matrícula. De las cuales la parte interesada debe demostrar su ilegalidad y si esta es la causa efecto del accidente.

La homologación es una aprobación legal a la solicitud técnica del fabricante, y la matrícula es la facultad para circular previo trámite ante el organismo de tránsito (la Calera), el cual expidió la respectiva Licencia de Tránsito, con la documentación aportada por su comprador inicial.

Otra cosa muy distinta es que la empresa propietaria del automotor de carga transportara un Semirremolque no aprobado para el vehículo, con un peso superior al autorizado, lo que constituye un **hecho exclusivo de un tercero** ajeno a las facultades de las entidades vinculadas y a otra serie de circunstancias que constituyen la verdadera causa efecto del accidente.

De otro lado, el hecho que una noticia sea publicada en medios escritos, visuales o auditivos, no les da a los periodistas la verdad y certeza absoluta en las noticias que publican, precisamente para ello es esta instancia judicial, de lo contrario, serían los periodistas quienes impartieran justicia en nuestro país supliendo la labor de los Jueces.

En conclusión, si el vehículo superaba el peso autorizado, no es porque la ficha de homologación lo permita o presente ésta un error, sino porque su conductor y/o propietario omitió darle cumplimiento a la misma y además usó un Semirremolque no autorizado ni por el fabricante, ni por el Ministerio, conforme la ficha que reposa en el organismo de tránsito.

RESPECTO DE LOS HECHOS 5, 6 Y 7. No me constan. Es sabido que la responsabilidad recae directamente sobre cada persona jurídica demandada, en la medida y proporción de participación en un hecho dañino, sin embargo, de manera respetuosa, considera el Ministerio de Transporte que dada la manera en que fue presentada la demanda, en el sentido que a cada Entidad demandada se le asigna de manera independiente su eventual responsabilidad en las acciones u omisiones que a cada una corresponde, será a cada una de éstas Entidades a quienes les corresponde de manera individual y particular ejercer su defensa y aceptar, negar o explicar cada uno de los hechos que se le endilgan, en la medida que les conste.

RESPECTO DEL HECHO 8. No es cierto. El Ministerio de Transporte no expide ni autoriza la expedición de la Licencia de Tránsito, es función del Organismo de Tránsito. Como tampoco es cierto que dicha licencia sea la causa efectiva y real del accidente.

Se trata de otra interpretación subjetiva ajena a la realidad probatoria, en la que pretende el demandante justificar una falla en el servicio inexistente en el caso del Ministerio de Transporte para vincularlo al proceso, con causas ajenas a la realidad de los hechos, y las causas reales del accidente, en la que no intervino.

Tal como se señala en este hecho, el conductor del automotor tracto camión de placas UFS-855, marca Chevrolet Kodiak, perdió el control del vehículo, impactando con otros vehículos que transitaban en sentido contrario de la vía, lo cual se señala como una causa probable del accidente, siendo ésta una hipótesis, porque según las pruebas aportadas, existen otras hipótesis, como la pérdida de los frenos o falla mecánica, y/o infringir con el peso aprobado en la ficha de homologación por parte del conductor y/o propietario.

RESPECTO DEL HECHO 9. Es cierto. Lamentablemente fallecieron 14 personas y otras más resultaron lesionadas, conforme las pruebas aportadas al proceso.

RESPECTO DEL HECHO 10. No le consta al Ministerio de Transporte, toda vez que no hizo presencia en el lugar de los hechos del accidente, por no ser su competencia funcional. Por lo tanto, se está a las pruebas arrimadas al proceso y lo que se pruebe en el mismo.

RESPECTO DEL HECHO 11. No le consta al Ministerio de Transporte, qué autoridades hicieron presencia al momento del accidente, toda vez que no hizo presencia en el lugar de los hechos, por no ser su competencia funcional. Por lo tanto, se está a las pruebas arrimadas al proceso y lo que se pruebe en el mismo.

RESPECTO DEL HECHO 12. Es cierto, según la prueba documental arrimada a la demanda.

RESPECTO DEL HECHO 13. No me consta la actuación adelantada por la Fiscalía General de la Nación, me atengo a lo que se pruebe en el proceso. Se dice señalar un aparte del informe ejecutivo elaborado por la policía judicial, el cual deberá ser valorado de manera integral.

RESPECTO DEL HECHO 14. No me consta, me atengo a lo que se pruebe en el proceso, si el vehículo superaba el peso autorizado, no es porque la ficha de homologación lo permita o presente un error, sino porque el conductor y/o propietario del tractocamión UFS855 omitieron darle cumplimiento a la misma y además usaron un Semirremolque no autorizado ni por el fabricante, ni por el Ministerio, conforme la ficha que reposa en el organismo de tránsito.

Si la empresa propietaria del automotor de carga transportaba un Semirremolque no aprobado para el vehículo, con un peso superior al autorizado, constituye un **hecho exclusivo del tercero** ajeno a las facultades de las entidades demandadas y a otra serie de circunstancias que constituyen la verdadera causa efecto del accidente.

RESPECTO DEL HECHO 15. No me consta la investigación penal adelantada con ocasión a los hechos de la presente demanda, me atengo a lo que se pruebe en el proceso.

RESPECTO DEL HECHO 16. No me consta, el Ministerio de Transporte se estará a lo que resulte debida y legalmente probado dentro del presente proceso.

RESPECTO DEL HECHO 17. No me consta, el Ministerio de Transporte se estará a lo que resulte debida y legalmente probado dentro del presente proceso.

RESPECTO DEL HECHO 18. No me consta, el Ministerio de Transporte se estará a lo que resulte debida y legalmente probado dentro del presente proceso.

RESPECTO DEL HECHO 19. No me consta, el Ministerio de Transporte se estará a lo que resulte debida y legalmente probado dentro del presente proceso.

RESPECTO DEL HECHO 20. No es cierto. Revisada la demanda solo se verifica poder conferido por el señor Diego Sacristán en representación del menor Nicolas Sacristán, más no se confiere en causa propia.

III. RESPECTO DE LAS EXCEPCIONES Y ARGUMENTOS DE DEFENSA

a. DE LAS EXCEPCIONES PREVIAS

1. PLEITO PENDIENTE

Sea lo primero señalar que en la presente demanda se identificó como parte demandante Nicolás Sacristan Aguilar y Diego Antonio Sacristán González, a pesar de que en el poder inicial se dijo que Diego Antonio Sacristan González actuaba en representación de su menor hijo Nicolas Sacristán Aguilar.

Como quiera que el escrito de demanda es impreciso, el Despacho inadmitió la demanda para que se aportara poder por parte del señor Diego Antonio Sacristán González, razón por la cual mediante auto de fecha 28 de junio de 2021 se admitió la demanda en favor de DIEGO ANTONIO SACRISTAN GONZÁLEZ, quien actúa en nombre propio y en representación de su hijo menor NICOLAS SACRISTAN AGUILAR y en contra de la NACIÓN- MINISTERIO DE DEFENSA – POLICIA NACIONAL, MINISTERIO DE TRANSPORTE, SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS INVIAS, DIRECCION DE IMPUESTOS NACIONALES DIAN, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA Y MUNICIPIO DE LA CALERA.

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

Estos dos procesos fueron promovidos por las mismas partes, incluso con la misma apoderada, con el fin de obtener el reconocimiento y pago de los perjuicios causados a NICOLAS SACRISTAN AGUILAR y DIEGO ANTONIO SACRISTAN GONZALEZ por hechos relacionados con el accidente acaecido el 31 de marzo de 2015 en la vía que de Bogotá conduce a Villavicencio, localidad quebrada blanca, sector santandereano, jurisdicción del municipio de Guayabetal.

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

Sobre la excepción previa de pleito pendiente, el Consejo de Estado ha señalado¹ recientemente:

¹ Consejo de Estado, sección primera, auto 26 de julio de 2021, expediente 2183048, radicación 18001233300220140014101

“Sobre el particular, debe destacarse que el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo no reguló cuáles excepciones eran previas, por lo que, de conformidad con el artículo 306 ibídem, se acude al artículo 100 de la Ley 1564 de 2012 -Código General del Proceso-, en el que se determinó de manera taxativa cuáles medios de oposición constituían este tipo de excepción, entre las que se encuentra la de “Pleito pendiente entre las mismas partes y sobre el mismo asunto” (numeral 8), la cual tiene como objetivo evitar la coexistencia de dos o más procesos con idénticas pretensiones y partes, así como impedir que se profieran decisiones contradictorias en asuntos con identidad de causa y objeto. (...) [L]a excepción de pleito pendiente busca impedir que se continúe el trámite de un proceso cuando existe otro que se ha iniciado con fundamento en los mismos supuestos y, en esa medida, los sujetos procesales deberán atenerse a lo que se resuelva en el proceso más antiguo.”

Es así, que lo que busca esta figura procesal de pleito pendiente es impedir que se tramite un proceso cuando ya existe otro anterior, por los mismos hechos y con las mismas partes y pretensiones, con el fin impedir que se profieran decisiones contradictorias.

Revisadas las demandas elevadas por los demandantes DIEGO ANTONIO SACRISTAN GONZÁLEZ, quien actúa en nombre propio y en representación de su hijo menor NICOLAS SACRISTAN AGUILAR, se observa que: **i)** estos procesos se encuentran en curso **ii)** que hay identidad de partes y pretensiones, y **iii)** que la situación fáctica es similar, como se observa en los siguientes cuadros:

MEDIO DE CONTROL	RADICACION	DESPACHO JUDICIAL	DEMANDANTES	DEMANDADOS	ADMISIÓN
REPARACIÓN DIRECTA	'11001333603120190003900	JUZGADO 31 ADMINISTRATIVO DE BOGOTA	DIEGO ANTONIO SACRISTAN GONZÁLEZ, quien actúa en nombre propio y en representación de su hijo menor NICOLAS SACRISTAN AGUILAR	NACIÓN-MINISTERIO DE DEFENSA – POLICIA NACIONAL, MINISTERIO DE TRANSPORTE, SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS INVIAS, DIRECCION DE IMPUESTOS NACIONALES DIAN, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA Y MUNICIPIO DE LA CALERA.	1 DE JULIO DE 2020
REPARACIÓN DIRECTA	11001333603820200019100	JUZGADO 38 ADMINISTRATIVO DE BOGOTA	DIEGO ANTONIO SACRISTAN GONZÁLEZ, quien actúa en nombre propio y en representación de su hijo menor NICOLAS SACRISTAN AGUILAR	NACIÓN-MINISTERIO DE TRANSPORTE, MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – POLICIA NACIONAL, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS INVIAS, SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES, UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA Y MUNICIPIO DE LA CALERA.	28 DE JUNIO DE 2021

Expediente 11001333603120190003900	Expediente 11001333603820200019100
PRIMERA. - Solicito que mediante el trámite del proceso ordinario de REPARACIÓN DIRECTA, se declare que LA NACIÓN — MINISTERIO DEL TRANSPORTE, representada por su Ministro; SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE (SUPERTRANSPORTE), representada por su Superintendente; al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (INVIAS), representada por su Director; y a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES (DIAN) representada por el Director, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, representada por el gobernador, MUNICIPIO LA CALERA representado por el Alcalde, MINISTERIO DE DEFENSA, POLICIA NACIONAL, representada por el ministro o quien haga sus veces en las respectivas entidades, son solidaria, civil y administrativamente responsables de todos los daños antijurídicos y perjuicios tanto de orden material, lucro cesante, daño moral, daño fisiológico o de vida y a la salud, causados a: DIEGO ANTONIO SACRISTAN GONZALEZ y NICOLAS SACRISTAN AGUILAR. Por falla o falta del servicio, por acción y/o omisión de la administración, que como consecuencia del mismo, se ocasionan, o producen las lesiones que sufrió el señor DIEGO ANTONIO SACRISTAN GONZALEZ. SEGUNDA. -. Como consecuencia de la anterior declaración, se ordenará a las entidades demandadas REPARAR INTEGRAMENTE Y DE MANERA SOLIDARIA O MANCOMUNADA PAGAR A LOS DEMANDANTES LOS PERJUICIOS MATERIALES, MORALES Y FISIOLÓGICOS, LUGRO CESANTE, tanto objetivados como subjetivados, actuales y futuros, los cuales se estiman en una suma superior a Mil Cuarenta y Ocho Salarios Mínimos Legales Vigentes, (1.048 S.M.L.V) en el momento de presentar la demanda se estima en SETECIENTOS SETENTA Y TRES MILLONES CUATROCIENTOS NOVENTA Y SIETE MIL TRECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS CON OCHENTA Y OCHO CENTAVOS MTE (\$773.497.346.88)o, los que procesalmente se demuestren y/o en su defecto, en forma genérica Liquidación de Perjuicios, identificación y determinación de los mismos se encuentra relacionada y liquidada en el acápite de liquidación y EXPLICACIÓN RAZONADA DE LA CUANTIA de esta demanda. TERCERA. - La condena respectiva será actualizada de acuerdo a lo previsto en artículo 138 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo., teniendo en cuenta en la respectiva liquidación, la variación promedio mensual del índice de precios al consumidor (IPC), desde la fecha en que se presentaron los hechos hasta aquella en la cual quede ejecutoriado el fallo definitivo. CUARTA. La parte demandada dará cumplimiento a la sentencia, en los términos de los art. 138 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011).	“PRIMERA. - Solicito que mediante el trámite del proceso ordinario de REPARACION DIRECTA, se declare que LA NACION — MINISTERIO DEL TRANSPORTE, representada por su Ministro: SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE (SUPERTRANSPORTE), representada por su Superintendente: al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (INVIAS), representada por su Director; y a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES (DIAN) representada por el Director, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, representada por el gobemador, MUNICIPIO LA CALERA representado por el Alcalde, MINISTERIO DE DEFENSA, POLICIA NACIONAL, representada por el ministro o quien haga sus veces en las respectivas entidades, son solidaria, civil y administrativamente responsables de todos los daños antijurídicos y perjuicios tanto de orden material, lucro cesante, daño moral, daño fisiológico o de vida y a la salud, causados a: NICOLAS SACRISTAN AGUILAR y DIEGO ANTONIO SACRISTAN GONZALEZ Por falla o falta del servicio, por acción y/o omisión de la administración, que como consecuencia del mismo, se ocasionan, producen las lesiones que sufrió el señor NICOLAS SACRISTAN AGUILAR. SEGUNDA. -. Como consecuencia de la anterior declaración, se ordene a las entidades demandadas REPARAR INTEGRAMENTE Y DE MANERA SOLIDARIA O MANCOMUNADA PAGAR A LOS DEMANDANTES LOS PERJUICIOS MATERIALES, MORALES Y FISIOLOGICOS, LUCRO CESANTE, tanto objetivados como subjetivados, actuales y futuros, los cuales se estiman en una suma superior a Trescientos diez y siete Salarios Mínimos Legales Vigentes, (317 S.M.L.V) en el momento de presentar la demanda se estima en DOCIENTOS TREINTA Y CUATRO MILLONES CINCUENTA Y OCHO MIL CIENTO CUARENTA Y CUATRO PESOS CON DIEZ Y OCHO CENTAVOS MIE (\$234.058.144.18} 0, los que procesalmente se demuestren y/o en su defecto, en forma genérica. Liquidación de Perjuicios, identificación y determinación de los mismos se encuentra relacionada liquidada en el acápite de liquidación y EXPLICACION RAZONADA DE LA CUANTIA de esta demanda. TERCERA. - La condena respectiva será actualizada de acuerdo a lo previsto en artículo 138 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo., teniendo en cuenta en la respectiva liquidación la variación promedio mensual del índice de precios al consumidor (IPC), desde la fecha en que se presentaron los hechos hasta aquella en la cual quede Ejecutoriado el fallo definitivo. CUARTA. La parte demandada dará cumplimiento a {a sentencia, en los términos de los art. 138 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011).

El Órgano de Cierre de lo contencioso administrativo ha concluido que se deben cumplir ciertos requisitos para determinar la procedencia de la excepción previa de pleito pendiente, en los siguientes términos²:

*"Para que la excepción de pleito pendiente resulte plenamente eficaz, es necesario que concurren los siguientes elementos: **a)** que se esté adelantando otro proceso en forma simultánea, el cual sirva de referencia a la excepción; **b)** que las pretensiones en uno y otros procesos sean las mismas; **c)** que las partes en ambos procesos sean las mismas; **d)** que exista identidad de causa; **e)** que se encuentre probada en el proceso.³"*

² Providencia de 7 de diciembre de 2016; C.P. Dr. Hernán Andrade Rincón; Rad.: 25000-23- 36-000-2015-00503-01(56812).

³ Ver también providencia del 19 de julio de 2007. Exp. 24.125. M.P.: Dr. Mauricio Fajardo Gómez.

En el presente caso se verifican los requisitos exigidos para la determinación de la excepción previa pleito pendiente, a saber:

1. Verificado el proceso con el radicado 110013336 031 2019 00039 00, el cual cursa en el Juzgado 31 Administrativo del Circuito de Bogotá, en el sistema de gestión de siglo XXI, se observa que en este proceso se señaló fecha para audiencia inicial el día 12 de agosto de 2021, la cual se llevará a cabo el día 5 de octubre de 2021. Con lo cual se cumple el primer requisito, los procesos se encuentran adelantando en forma simultánea.
2. En el presente proceso se admitió demanda en favor de DIEGO ANTONIO SACRISTAN GONZÁLEZ, quien actúa en nombre propio y en representación de su hijo menor NICOLAS SACRISTAN AGUILAR y en contra de la NACIÓN-MINISTERIO DE DEFENSA – POLICIA NACIONAL, MINISTERIO DE TRANSPORTE, SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS INVIAS, DIRECCION DE IMPUESTOS NACIONALES DIAN, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA Y MUNICIPIO DE LA CALERA, partes idénticas del proceso adelantado ante el Juzgado 31 Administrativo del Circuito de Bogotá, con el radicado 110013336 031 2019 00039 00. Se cumple el requisito de identidad de partes. Se comprueba con los escritos de demandas y autos admisorios.
3. Estos dos procesos se elevaron con el fin de obtener el reconocimiento y pago de los perjuicios causados por hechos relacionados con el accidente acaecido el 31 de marzo de 2015 en la vía que de Bogotá conduce a Villavicencio, localidad quebrada blanca, sector santandereano, jurisdicción del municipio de Guayabetal. Se comprueba la identidad de causa. Se comprueba con los escritos de demanda.
4. En los dos procesos se elevan pretensiones de reparación directa en donde se solicita el reconocimiento perjuicios tanto de orden material (lucro cesante), como inmaterial (daño moral, daño fisiológico - vida en relación- alteración de las condiciones), a favor de NICOLAS SACRISTAN AGUILAR y DIEGO ANTONIO SACRISTAN GONZALEZ.

En este punto es importante señalar que a pesar de que en un proceso se tiene como víctima a Nicolas y en el otro a Diego Sacristan, en los dos procesos se solicitan el reconocimiento de los perjuicios a favor de los dos. Con este hecho se comprueba igualmente el requisito de identidad de pretensiones. Se comprueba con los escritos de demanda.

Conforme a lo señalado anteriormente, al comprobarse los requisitos del pleito pendiente, respetuosamente solicito al señor Juez declarar probada esta excepción, en los términos señalados en el parágrafo 2 del artículo 175 de la Ley 1437 de 2011, modificado por la Ley 2080 de 2021.

2. FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA

Mi representada debe ser exonerada de toda responsabilidad por los presuntos perjuicios materiales y morales reclamados por el demandante por cuanto se configura la falta de legitimación en la causa por pasiva, toda vez, que el demandante no puede exigirle el cumplimiento de unas obligaciones sobre las cuales la Entidad no tiene asignada la función en relación con la verdadera causa del accidente de tránsito.

Como quedó demostrado por la misma apoderada de la parte demandante, no puede ser responsable el Ministerio de Transporte y disponer que sea vinculado para la condena que pretende, máxime cuando señala que donde ocurrió el accidente, se trata de una vía pública nacional a cargo de otra entidad del Estado.

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

“ 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 dictó 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.” (Subraya fuera de texto)

El Ministerio de Transporte no puede ser sujeto o parte dentro del presente medio de control, toda vez que no está legitimado o llamado a oponerse a las pretensiones de la demanda en razón a que las atribuciones legales del ente rector y promotor de políticas del sector que le fueron conferidas en el acto de su creación y demás disposiciones modificatorias de su estructura no le atribuyen competencia funcional relacionada con la situación fáctica de la demanda y por lo tanto no existe razón procesal por parte del actor en vigencia del artículo 159 del CPACA para pretender vincular al Ministerio de Transporte en este proceso, cuando lo que se pretende demostrar es la responsabilidad del Estado, con ocasión del daño que se pretende imputar por presunta falla en el servicio y el reconocimiento de los perjuicios por el accidente de tránsito acaecido, pero que probatoriamente obedece más al actuar de un tercero y a facultades propias funcionales de otras entidades del Estado.

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

Según el parágrafo 2 del artículo 175 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, modificado por el artículo 38 de la Ley 2080 de 2021, las excepciones previas se formularán y decidirán según lo regulado en los artículos 100, 101 y 102 del Código General del Proceso; señalando además que las excepciones de cosa juzgada, caducidad, transacción, conciliación, falta manifiesta de legitimación en la causa y prescripción extintiva, se declararán fundadas mediante sentencia anticipada, en los términos previstos en el numeral tercero del artículo 182A.

Así las cosas, dará lugar, **necesariamente**, a la desvinculación de una de las partes llamadas al mismo, Ministerio de Transporte por la excepción mixta de **falta de legitimación en la causa por pasiva**, por carencia de competencia funcional en la situación fáctica deprecada y aplicable al presente proceso.

Lo anterior en razón a que, el Ministerio de Transporte no tiene la función, ni la competencia para la ejecución contractual, mantenimiento o intervención de la malla vial, ni para efectuar el registro o licencia de los vehículos, lo cual es de competencia de los organismos de tránsito, como lo prevé el artículo 35 de la Ley 769 de 2002, ni para desarrollar labores de control y revisión de los vehículos que circulan por las vías del país, pues son labores propias de otras entidades; pero que cuando se presentan casos como el aquí analizado, obedecen a actuaciones exclusivas de terceros, quienes por descuido, imprudencia o negligencia efectúan modificaciones a los automotores, exponiendo su seguridad y la de otros, circunstancia que exime de responsabilidad y desvirtúa cualquier falla en el servicio del Estado, en el cual, en todo caso no interviene el Ministerio de Transporte salvo en la expedición de la política y regulación en materia de transporte, que no constituyen de manera alguna la causa del accidente objeto de este medio de control, ni es un asunto bajo estudio.

Sobre la licencia de tránsito la Ley 769 de 2002 contempla:

“LICENCIA DE TRÁNSITO

*ARTÍCULO 34. PORTE. En ningún caso podrá circular un vehículo automotor sin portar la licencia de tránsito correspondiente.
Ver Resolución Min. Transporte 7100 de 2002*

*ARTÍCULO 35. EXPEDICIÓN. La licencia de tránsito será expedida por cualquier **organismo de tránsito** o por quien él designe, previa entrega de los siguientes documentos:*
Factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional.
Factura de compra en el país de origen y licencia de importación.
Recibo de pago de impuestos.
Certificado de inscripción ante el RUNT.

*ARTÍCULO 36. ELABORACIÓN. Reglamentado por el Decreto Nacional 289 de 2009. El formato de la licencia de tránsito será único nacional, y será definido por el Ministerio de Transporte antes de los 60 días posteriores a la sanción de esta ley y en el mismo se incluirá al menos la información determinada en el artículo 38 de este código.
Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de tránsito, se incluirán un código de barras bidimensional y un holograma de seguridad.”*

Este ordenamiento señala en su artículo 37 que el registro inicial de un vehículo se podrá hacer **en cualquier organismo de tránsito** y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas en el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional. De ninguna manera se podrá hacer un registro inicial de un vehículo usado.

Sobre la matrícula de un vehículo La ley 769 de 2002 en su artículo 39 señala:

*“MATRÍCULAS Y TRASLADOS DE CUENTA. Todo vehículo será matriculado ante un **organismo de tránsito** ante el cual cancelará los derechos de matrícula y pagará en lo sucesivo los impuestos del vehículo.
El propietario de un vehículo podrá solicitar el traslado de los documentos de un organismo de tránsito a otro sin costo alguno, y será ante el nuevo organismo de tránsito que el propietario del vehículo pagará en adelante los impuestos del vehículo.”*

Es importante señalar que **NO** se debe confundir, la facultad del Organismo de Tránsito para verificar la documentación de los automotores objeto a matricular, con las del ente rector en materia de transporte y tránsito; el hecho de que en el logo en la licencia de tránsito, aparezca en el encabezado (Ministerio de Transporte) es porque sencillamente es el formato autorizado por el ente regulador en la materia, pero no es lo mismo afirmar que sea el competente para hacer o expedir la licencia de tránsito o la verificación de sus requisitos para su expedición, ni que sea la autoridad competente para expedir la matrícula.

Existe entonces una falta de legitimación en la causa por pasiva por parte del Ministerio de Transporte en razón a que, por disposición legal o normativa, no tiene a su cargo el registro o la expedición de las licencias de los vehículos, ni desarrollar labores de control y revisión de los vehículos que circulan por las vías del país, pues todas son labores propias de otras entidades.

3. FALTA DE INTEGRACIÓN DEL CONTRADICTORIO AL NO COMPRENDER LA DEMANDA A TODOS LOS LITISCONSORTES NECESARIOS Y/O NO HABERSE ORDENADO LA CITACIÓN DE OTRAS PERSONAS QUE LA LEY DISPONE CITAR

En primer lugar, quiero señalar que los artículos 223 a 228 de la Ley 1437 de 2011, CPACA, regula la intervención de terceros en los procesos de que conoce la jurisdicción contencioso-administrativa.

En el artículo 227, se establece que en lo no regulado en el Código sobre la intervención se aplicarán las normas del Código de Procedimiento Civil, hoy Código General del Proceso.

De tal suerte, que debe tenerse en cuenta que el artículo 61 del C.G.P. define el concepto y trámite de los litisconsortes necesarios dentro del procedimiento, así:

“ARTÍCULO 61. LITISCONSORCIO NECESARIO E INTEGRACIÓN DEL CONTRADICTORIO. Cuando el proceso verse sobre relaciones o actos jurídicos respecto de los cuales, por su naturaleza o por disposición legal, haya de resolverse de manera uniforme y no sea posible decidir de mérito sin la comparecencia de las personas que sean sujetos de tales relaciones o que intervinieron en dichos actos, la demanda deberá formularse por todas o dirigirse contra todas; si no se hiciere así, el juez, en el auto que admite la demanda, ordenará notificar y dar traslado de esta a quienes falten para integrar el contradictorio, en la forma y con el término de comparecencia dispuestos para el demandado.

En caso de no haberse ordenado el traslado al admitirse la demanda, el juez dispondrá la citación de las mencionadas personas, de oficio o a petición de parte, mientras no se haya dictado sentencia de primera instancia, y concederá a los citados el mismo término para que comparezcan. El proceso se suspenderá durante dicho término. (...)”

Para que se configure un litisconsorcio en un proceso, se requiere en primer lugar la presencia de una pluralidad de personas integrando una de las partes de la relación jurídica procesal. Asimismo, conforme al artículo 61 del Código General del Proceso se distinguen tres clases de litisconsorcio: el facultativo, necesario y cuasi-necesario.

La vinculación litisconsorcial necesaria se configura partiendo de la "disposición legal", cuando haya de resolverse de manera uniforme para todos (art. 61 CGP), o de la "naturaleza" de las "relaciones o actos jurídicos" que se discute en el proceso, es decir, cuando está integrada por un número plural de sujetos, activos o pasivos, *"en forma tal que no es susceptible de escindirse en tantas relaciones aisladas como sujeto activos o pasivos individualmente considerados existan, sino que se presenta como una, única e indivisible frente al conjunto de tales sujetos"*⁴. Es decir, que únicamente cuando todos los sujetos activos y pasivos de la relación sustancial se vinculan al proceso, y por tanto se encuentra debidamente integrada, el Juez puede emitir un pronunciamiento de fondo en el respectivo asunto, so pena de nulidad.

En efecto, la normatividad procesal civil haciendo referencia a la figura del litisconsorcio necesario establece en su artículo 61 que *"cuando la cuestión litigiosa haya de resolverse de manera uniforme para todos los litisconsortes, los recursos y en general las actuaciones de cada cual favorecerá a los demás. Sin embargo, los actos que impliquen disposición del derecho en litigio sólo tendrán eficacia si emanan de todos"*. Es decir, es necesario que la relación jurídica material discutida en el proceso sea una sola, pero esté constituida por varios titulares y no sea posible escindirla para efectos de proferir una decisión definitiva.

Se han señalado como requisitos los siguientes:

- Solamente puede presentarse en el trámite de un proceso de conocimiento.
- Quien interviene sea cotitular del derecho material discutido en el proceso.
- Vincular al proceso a todos los litisconsortes para proferir sentencia.
- La intervención debe acontecer en el curso de la primera instancia.

El litis consorcio fue entendido por el Consejo de Estado de la siguiente manera:

"El litisconsorcio se presenta cuando uno o los dos extremos de la relación jurídico procesal está integrado por varios sujetos de derecho y puede ser facultativo, cuasinecesario o necesario. El Código de Procedimiento Civil define el litisconsorcio facultativo como aquel en el cual los diversos sujetos de derecho se consideran en sus relaciones con la contraparte como litigantes separados y los actos de cada uno de ellos no redundan en provecho, ni en perjuicio de los demás (art. 50). Esta clase de litisconsorcio tiene lugar cuando la presencia de los sujetos que lo integran no es requisito para la debida integración del contradictorio, porque ostentan relaciones jurídicas independientes respecto de la otra parte procesal y sólo por razones de conveniencia o de economía concurren a un mismo proceso. La conformación de este tipo de litisconsorcio depende de la voluntad de cada una de las personas que lo integran y su ausencia no vicia la validez del proceso. El litisconsorcio cuasi necesario está regulado en el inc. 3, art. 52 del C. de P.C. y se caracteriza porque no es obligatoria la comparecencia del otro sujeto y aunque no participe o no haya sido citado, los efectos de la sentencia lo cobijan. El litisconsorcio necesario Se presenta cuando la cuestión litigiosa tiene por objeto una relación jurídica material, única e indivisible, que debe resolverse de manera uniforme para todos los sujetos que integran la parte correspondiente (art. 51 C de P. C.), lo cual impone su comparecencia obligatoria al proceso, por ser un requisito imprescindible para adelantarlos válidamente. El elemento diferenciador de este litisconsorcio con el facultativo es la unicidad de la relación sustancial materia del litigio; mientras que en el litisconsorcio facultativo los sujetos tienen relaciones jurídicas independientes, en el necesario existe una unidad inescindible respecto del derecho sustancial en debate. El litisconsorcio necesario tiene su fundamento en la naturaleza de la relación sustancial objeto del litigio, definida

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala Civil G.J., T. CXXXIV, pág. 170.

expresamente por la ley o determinada mediante la interpretación de los hechos y derechos materia del proceso. En el primer evento basta estarse a lo dispuesto por la ley, pero cuando se trata de establecerlo con fundamento en la relación objeto del litigio, se impone un análisis cuidadoso para establecer la naturaleza del asunto y la imposibilidad de proferir un pronunciamiento de fondo, sin la comparecencia de un numero plural de sujetos.”⁵

Y en otra providencia, expuso:

“La razón jurídica de la integración del litis consorcio necesario se sustenta, como su nombre lo indica en la necesaria e indispensable presencia de todas las personas para fallar de fondo, cuando el juicio verse sobre relaciones o actos jurídicos respecto de los cuales, por su naturaleza o por disposición legal, no fuere posible resolver de mérito sin la comparecencia de todos (arts. 51 y 83 C. P. C). La citación del litisconsorte necesario después de admitida la demanda debe hacerse o de oficio o a petición de las partes o de la persona que debiendo estar en el proceso no lo está, porque el artículo 83 ibidem señala que en caso de no haberse ordenado el traslado de la demanda, el juez dispondrá la citación de las mencionadas personas “mientras no se haya dictado sentencia de primera instancia”⁶ (se resalta)

Adicional a lo anterior, la autoridad judicial debe tener en cuenta el inciso final del artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el cual reza:

“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.” (Se subraya y resalta).

Ahora bien, teniendo en cuenta lo indicado frente a la conformación del litisconsorcio necesario y el último inciso del artículo 140 CPACA ya citado, solicito respetuosamente al señor Juez que proceda a dar traslado de la demanda a las empresas de Transporte que son responsables del mantenimiento y cuidado de los automotores de su propiedad, llamados tractocamiones que prestan el servicio de carga, y en razón a que uno de los fundamentos de las pretensiones hace referencia al sobrepeso por un lado y por el otro a fallas mecánicas por modificación técnica del sistema de frenos del remolque causante del accidente.

Por lo anterior debe ser vinculada al proceso como parte demandada la empresa de transporte AGENCIA LOGISTICA DEL CARIBE S.A.S. NIT 900251279-9 Dirección: Cl 2 11 88 B. OLAYA HERRERA SANTA MARTA., propietaria del automotor TRACTOCAMION de Placa UFS – 855 para la época de los hechos.

Existe litisconsorcio necesario cuando es indispensable la presencia en el proceso de todos los sujetos a los cuales es común determinada relación o acto jurídico, y que por dicha situación es inevitable resolver de manera uniforme, es decir, que para resolver de mérito el proceso es fundamental la presencia de todos ellos.

⁵ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Auto de 16 de marzo de 2005. Magistrada Ponente María Elena Giraldo. Expediente 27.671

⁶ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Auto de 16 de marzo de 2005. Magistrada Ponente María Elena Giraldo. Expediente 27.671

El litisconsorcio necesario puede ser activo, pasivo o mixto como lo ha denominado muchas veces la jurisprudencia; es activo cuando la relación o acto jurídico se presenta entre los demandantes en cuyo caso, todos ellos deberán presentar la demanda; por su parte estamos en presencia de un litisconsorcio necesario pasivo cuando la relación o acto jurídico concierne a los demandados por ende la demanda debe dirigirse contra todos ellos.

Si no se efectuó el traslado al momento de dictarse el auto admisorio de la demanda por no haberse observado la situación, el juez podrá de oficio o a petición de parte, antes de dictar sentencia de primera instancia efectuar la correspondiente citación a las personas necesarias para integrar el contradictorio, durante dicho término para comparecer al proceso este quedará suspendido.

En el presente asunto entonces sin lugar a dudas debe ser vinculada al proceso la empresa de transporte propietaria del automotor accidentado para la época de los hechos, en razón a que son las empresas de transporte de carga y los propietarios, los responsables solidarios cuando el vehículo vinculado de transporte presenta un peso superior al máximo establecido por el fabricante en la respectiva ficha de homologación. Resolución 0002308 del 12 de agosto de 2014 artículo 2.

A su vez la Resolución 006427 del 17 de diciembre de 2009 establece en el Artículo 2°. *“Toda modificación que se realice a las especificaciones originales de un vehículo de transporte de carga y las consecuencias que de ello se deriven, será de responsabilidad exclusiva de su propietario.”*

Conforme la normativa señalada, se evidencia la justificación legal de la vinculación como litisconsorte necesario de la empresa propietaria del automotor causante del accidente, ocurrido el 15 de marzo del año 2015.

b. RESPECTO DE LOS ARGUMENTOS DE FONDO

1. ROMPIMIENTO DEL NEXO CAUSAL

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

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

El actor no identifica a lo largo de su escrito de demanda, ni de ella se pueden concluir ninguno de los elementos de responsabilidad que deben estar presentes cuando se instaure la acción de reparación directa frente al Ministerio, pues le basta con enunciar en los fundamentos de derecho que: el accidente es resultado de una falla en la prestación del servicio público por parte de las entidades demandadas, debido a la homologación, la expedición de la licencia de tránsito, y por la falta de control del peso del tracto camión, afirmación que no es suficiente para endilgar

responsabilidad a mi poderdante, cuando este control o actividad, no se encuentra a cargo del Ministerio de Transporte.

Es claro que no se evidencia en esta demanda argumento alguno que demuestre que la presunta falla en el servicio que el actor reclama, sea imputable al Ministerio de Transporte.

Ahora No basta afirmar que una falla en el servicio sea la situación fáctica causante del daño, sino que se debe probar su existencia; teniendo en cuenta además, la violación del deber objetivo de cuidado del conductor del tractocamión accidentado que como se observa de las entrevistas e informes de policía preliminares, del informe de tránsito y de la investigación adelantada por los investigadores de la Fiscalía General de la Nación, son concluyentes en señalar un exceso de velocidad y pericia, sumado a las fallas mecánicas del vehículo por modificaciones en el sistema de frenos efectuada por los propietarios, que sin la debida previsión o precaución al circular en vías con pendientes en horas de la noche, cómo y donde ocurrió el accidente, pierden el control del vehículo pesado poniendo en riesgo la vida de los usuarios de la vía, por la mismas circunstancias anotadas, pérdida de capacidad de control del citado vehículo, que además ocasionó un derrame de sustancias viscosas no señaladas como peligrosas pero si de difícil manejo y control conforme la situación fáctica.

Tampoco debe descartarse que las circunstancias del accidente llevan sin duda no solo a determinar la existencia de un posible error humano por exceso de velocidad, como lo señalan los testigos presenciales del accidente, sino también de un descuido de la empresa propietaria del automotor, no solo por no tener en óptimas condiciones de funcionalidad el remoque tracto camión de su propiedad, sino por no tomar las medidas necesarias frente a la carga que transportaba, es decir que también se trata de un hecho generador por falta de previsión y descuido de un tercero.

Por ello como hecho probable del accidente, sin duda lo constituye el exceso de velocidad y falla mecánica por deficiente mantenimiento del remolque, circunstancias que hacen sin duda, perder la reacción o el control del tracto camión en una actividad que por la jurisprudencia es conocida como de riesgo y que al confluir fatidicamente con las demás circunstancias geográficas de alta pendiente, acarrea las consecuencias señaladas del lamentable accidente.

De acuerdo con lo expuesto en este capítulo de defensa, se puede concluir que, al no comprobarse acción u omisión del Ministerio de Transporte, como órgano rector de políticas en materia de transporte y de infraestructura, tuviera incidencia en los hechos cuya reparación se demanda, rompe el nexo causal.

2. INEXISTENCIA DE OBLIGACION Y/O RESPONSABILIDAD POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE.

No existe responsabilidad de ninguna naturaleza por parte del Ministerio de Transporte, porque como ya se dijo, la función de expedición de licencias y matrículas vehiculares, el control de las vías y la circulación, y el estado de los automotores particulares no son imputables, o de responsabilidad del ente rector, teniendo en cuenta las funciones de orden legal.

Sin olvidar que dadas las circunstancias humanas en materia de conducción y de las condiciones mecánicas modificadas efectuadas por un tercero al automotor de carga accidentado.

Entonces el Ministerio de Transporte se encuentra desligado de cualquier obligación, puesto que su competencia funciones y actividad, nada tienen que ver con los hechos narrados en la demanda, o con la relación causa efecto real del accidente.

Y al no ser trasgresor de la normatividad, ni de las facultades de homologación las cuales se ajustaron al ordenamiento jurídico lo eximen de cualquier tipo de responsabilidad.

3. INEXISTENCIA DE FALLA EN EL SERVICIO POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE

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

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

Basada en el relato de los hechos de la demanda y las pruebas obrantes, vemos que estamos frente a la existencia de la eximente de responsabilidad del hecho de un tercero, que en este caso fue el actuar imprudente del conductor del tracto camión accidentado y de la empresa propietaria del automotor, pues al generarse una falla mecánica no solo por el exceso de velocidad, sino por las circunstancias técnicas del remolque modificado, no permitidas, aunado al hecho del derrame posterior en la vía de un producto viscoso, que si bien no constituye una sustancia peligrosa, si en el accidente se evidenció un difícil control, siendo la empresa responsable de la carga la llamada a su control y prevención y uno de los obligados al mantenimiento preventivo y correctivo del automotor para así evitar estas consecuencias en las vías del país.

Por consiguiente, no existe responsabilidad alguna por parte de mi representada, ya que esta no tiene ningún tipo de obligación de control o vigilancia de la vía, ni de su mantenimiento, lo cual no radica en su poder funcional.

4. DE LA CONFIGURACIÓN DE UN EXIMIENTE DE RESPONSABILIDAD - HECHO EXCLUSIVO Y DETERMINANTE DE UN TERCERO.

Sin perjuicio de los demás argumentos de defensa, que en el criterio de esta apoderada están llamados a prosperar, también se encuentra claramente establecida la configuración de la eximente de responsabilidad denominado “*hecho de un tercero*”

toda vez que fue el actuar imprudente e irresponsable del conductor y/o propietario del tractocamión lo que condujo al trágico desenlace que nos convoca.

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

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

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

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

- Aumenta la distancia recorrida por el vehículo desde el momento en que el conductor detecta una emergencia hasta que reacciona.
- Aumenta la distancia necesaria para detener el vehículo desde que se reacciona ante una emergencia.
- La severidad del accidente aumenta exponencialmente con la velocidad de impacto. A 50 Km/h. el riesgo de sufrir lesiones graves para un pasajero del asiento delantero, es tres veces mayor que a 30 Km/h. A 65 Km/h. el riesgo es cinco veces mayor que a 30 Km/h.

Los vehículos y pasajeros que circulan por una vía tienen energía cinética, la que aumenta con la velocidad y se disipa en una colisión. Cuanto mayor sea la energía que deba ser disipada, mayor es la posibilidad de lesiones graves y muerte.

El problema está, por tanto, en ir a una determinada velocidad, pero con capacidad de control sobre la misma.

Trasladando tal aseveración al ámbito del Tránsito Terrestre, la anterior deducción es igualmente aplicable, pues el conductor de un vehículo debe ir siempre a una velocidad que le permita controlar y detenerse con seguridad ante cualquier incidente, máxime en aproximaciones a curvas visibles y mucho más de acuerdo con las condiciones del vehículo conducido y/o cuando se trata de conducir en horas de la noche, caso en el cual se disminuye la visibilidad y la capacidad de reacción adecuada.

El exceso de velocidad reduce el tiempo que tiene el conductor ante un imprevisto, tiempo que le permite evitar un accidente mediante alguna acción evasiva como por ejemplo frenar con precaución y previsión sobre la actividad de riesgo.

En el caso bajo estudio el exceso de velocidad fue uno de los aspectos evidenciados, según lo expresado en las entrevistas en el lugar de los hechos, además de la falta de un adecuado mantenimiento del tractocamión porque si bien el conductor iba a tomar una curva después de una recta, el ingreso al tomar la curva lo hizo de manera rápida en pendiente y al frenar perdió el control produciéndose el volcamiento, lo cual sumado a una falla mecánica por adaptaciones no permitidas, constituye una causa

influyente en la situación fáctica acaecida, independientemente de existir controles policiales en la vía, como se evidencia en estas vías concesionadas.

Así mismo del informe de tránsito aportado con la demanda se desprenden las características de la vía así: Curva, pendiente, una calzada, tres o más carriles, doble sentido, en material asfalto en buen estado, condición seca, con control de señales, de no adelantar y velocidad máxima, línea central amarilla continua, línea de carril blanca segmentada, línea de borde blanca con delineador de piso con tacha, hitos tubulares y en una condición climática normal.

En las observaciones se establece en el informe policial del accidente de tránsito como posibles fallas mecánicas en frenos.

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

En relación con los eximentes, tres son los elementos cuya concurrencia tradicionalmente se ha señalado como necesaria para que sea procedente admitir su configuración: (i) su irresistibilidad; (ii) su imprevisibilidad y (iii) su exterioridad respecto del demandado, extremos en relación con los cuales la jurisprudencia del Consejo de Estado ha sostenido lo siguiente: “a efectos de que operen los mencionados eximentes de responsabilidad (hecho de la víctima o de un tercero), es necesario aclarar, en cada caso concreto, si el proceder activo u omisivo de aquellos tuvo, o no, injerencia y en qué medida, en la producción del daño.

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

En ese orden de ideas, resulta dable concluir especialmente que dichas causales eximentes de responsabilidad tienen plenos efectos liberadores respecto de la responsabilidad estatal del Ministerio de Transporte, ya que jurídicamente no tiene injerencia ni en el accidente como causa efecto del mismo, ni en el actuar voluntario e implícito del conductor de vehículo de carga por la falta de prudencia en su conducción y en la falta de mantenimiento del vehículo, con lo cual se infringe el ordenamiento de tránsito.

Sin duda el hecho de un tercero fue la causa del daño, quien asumió por completo el riesgo, cuando al saber y conocer las capacidades técnicas del tractocamión, aun así, lo conducía con un Semirremolque 2S3 para el cual no se encontraba habilitado en su ficha técnica de homologación, pues estaba facultado conforme las características técnico-mecánicas de vehículos para transporte de carga Formato FTH-002 del 22 de diciembre de 1997 ficha No. AA-2306, el cual estableció como peso bruto vehicular del fabricante en 15.900 Kgs y como peso bruto vehicular combinado para un remolque C2S2 conforme la normativa de la época. Lineamiento general para los vehículos Chevrolet Kodiak referencia P7H1J.

Según los hechos y pruebas de la demanda, vemos que el señor GERADO VIVEROS DIAZ, conductor del vehículo de Carga accidentado excedió la velocidad permitida en curva de 30 Km/h, siendo de noche, con un vehículo que presentaba adaptación en el sistema de frenos al encontrarse suspendido un troque o placha de tres; circunstancia mecánica que en pendiente le impide el control efectivo de su tracto camión, en la condiciones señaladas de la vía y conocedor de la capacidad de carga para la cual se encontraba homologado el tractocamión como del Semirremolque, al no encontrarse autorizado para transportar un Semiremolque 2S3 conforme lo estableció el fabricante y la ficha de homologación.

Con lo anterior se confirma, que el conductor y/o propietario del tractocamión de placas UFS-855 infringieron la ley 769 de 2002 y la reglamentación expedida sobre la materia para el transporte de carga: Resoluciones 2501 de 2002, 2888 de 2002, 004100 del 28 de diciembre de 2004, 002888 del 14 de octubre de 2005, 001782 del 8 de mayo de 2009, 006427 del 17 de diciembre de 2009 y la Resolución 0002308 del 12 de agosto de 2014.

En conclusión, este evento se presenta en forma clara la existencia de responsabilidad del hecho de un tercero, que en este caso es el conductor del tracto camión accidentado y la empresa propietaria del automotor, generado por una falla mecánica y el exceso de velocidad que produjo el volcamiento y posterior derrame en la vía de un producto viscoso; siendo el conductor y propietario del vehículo los responsables de la carga, del control y prevención y del mantenimiento preventivo y correctivo del automotor con el fin de evitar estas consecuencias en las vías del país.

5. GENÉRICA

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

IV. FUNDAMENTACIÓN FÁCTICA Y JURÍDICA DE DEFENSA

Es importante señalar que el Ministerio de Transporte, no debe estar vinculado a este proceso ni de hecho ni materialmente, porque de la lectura de los hechos planteados en la demanda y los que presenta el demandante en el proceso, no tienen relación directa o indirecta con mi representada, por cuanto el Ministerio no ha participado o contribuido a que se den las situaciones de relación causa efecto planteadas por aquél en referencia al accidente de tránsito ocurrido en la vía Villavicencio - Bogotá.

Como antecedente tenemos que conforme los hechos soporte de la demanda, se trata de un accidente de tránsito presentado conforme lo indica el demandante en la vía que de Villavicencio conduce a Bogotá, kilómetro 55 + 240 (250) sitio denominado Quebrada Blanca del Municipio de Guayabetal Cundinamarca, en donde lamentablemente el conductor del TRACTO CAMION identificado con la Placa UFS-855 conducido por el señor GERARDO VIVEROS DIAZ, perdió el control del automotor que descendía en sentido Bogotá Villavicencio, y al parecer por un exceso de velocidad previo a tomar la curva donde ocurrieron los hechos, se sale de su carril y posteriormente se produce su volcamiento, conforme lo indican las entrevistas

realizadas en el lugar de los hechos y el dictamen realizado al automotor accidentado TRACTOCAMIÓN UFS-855 en la labor investigativa que se adelantó ante la Fiscalía General de la Nación, registra como hipótesis técnica, que presento fallas mecánicas, al modificar el sistema de frenos. Bien sea por el actuar del conductor y/o el propietario del citado automotor.

La anterior la causa – efecto del accidente de tránsito, como se explicará más adelante, constituye el fruto del actuar exclusivo de terceros, en contravía de la normatividad que rige para estos casos y donde lamentablemente resultan lesionados **Nicolás Sacristan Aguilar y Diego Antonio Sacristán González**, así como otros ciudadanos conforme el informe del accidente de tránsito levantado por la Policía Nacional.

Se trató entonces de un accidente de tránsito ocurrido en una vía **Concesionada** en la vía Bogotá – Villavicencio y Viceversa, vía nacional a cargo de la CONCESION COVIANDES S.A.S. y la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI, autoridad administrativa del orden nacional competente para pronunciarse sobre estos hechos, por tratarse de una vía nacional concesionada conforme contrato existente sobre el particular.

Las causas probables del accidente entonces, conforme las pruebas allegadas al proceso y los anexos que se aportan, evidencian un exceso de velocidad, y modificaciones al sistema de frenado, que previo al tomar la curva ubicada en el kilómetro 55 más 240-250 generó la consecuente pérdida de control del TRACTO CAMION de placas UFS-855 por el conductor, quien al tomar a alta velocidad la curva donde ocurrieron los hechos, se produjo invasión de carril con volcamiento del automotor y posterior colisionamiento con otros vehículos, cuya fuerza de impacto afectó 4 automotores fuera del tracto camión y causando lesiones a **Nicolás Sacristan Aguilar y Diego Antonio Sacristán González**, entre otros, y el fallecimiento de otras personas, en donde además se evidencia una modificación no autorizada al sistema de frenos del Semirremolque.

Por su parte los investigadores y primer respondiente de la Policía Nacional, ratifican **como causa probable del accidente; una falla mecánica, atribuida a una modificación del sistema de frenos**, lo cual permite inferir igualmente la posibilidad de pérdida el control del automotor, produciéndose invasión del carril contrario de la vía.

Otra de las hipótesis señaladas en la demanda, es el exceso de peso del TRACTO CAMION, lo cual no es lo mismo a sostener que se presentó irregularidad en la expedición de la Ficha Técnica de Homologación.

Previo a introducirnos en el tema del peso vehicular y de la homologación, es necesario hacer referencia a la facultad legal y funcional del Ministerio de Transporte y su diferencia con las facultades legales y funcionales de los Organismos de Transito en materia de expedir las licencias de tránsito o realizar la matricula inicial.

El Decreto 087 de 2011 que modifico la estructura y determino las funciones del Ministerio de Transporte y sus dependencias, le fijó como objetivo:

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

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

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

El sector transporte está conformado así:

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

ENTIDADES ADSCRITAS

Instituto Nacional de Vías, Invías.

Instituto Nacional de Concesiones, INCO.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil.

Superintendencia de Puertos y Transporte, Supertransporte.

ÓRGANOS DE ASESORÍA Y COORDINACIÓN SECTORIAL

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

Consejo Consultivo de Transporte.”

Dentro de las funciones del Ministerio señalados en la ley, no existe ninguna que le permita llevar a cabo los trámites y registros relacionados con los vehículos más exactamente, en el registro inicial o la matrícula de vehículos de carga, pues claramente esta función está asignada a los Organismos de Tránsito, según lo dispone la Resolución No. 12379 de 2012 que reglamenta la ley 769 de 2002 y las demás disposiciones que la modifican.

Se desprende igualmente, del precitado artículo 4, que los Organismos de Tránsito, no son integrantes del sector, ni como adscritos ni como asesores del Ministerio de Transporte, por tanto, la aseveración de los hechos 1, 2, 3, y 4 endilgados en contra del Ministerio no son ciertos, lo cual configura la falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho de esta cartera Ministerial, como se evidencia en este escrito.

Siguiendo con la referencia normativa, debe tenerse en cuenta que la ley 769 de 2002 (Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones) modificada parcialmente por la ley 1383 de 2010, se encarga de regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, agentes de tránsito y vehículos por los vías públicas o privadas abiertas al público; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

Normativa que igualmente, establece que al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito le corresponde únicamente definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito (artículo 1 ley 1383 de 2010).

Así mismo, el artículo 3 de la ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la ley 1383 de 2010, determina el orden de las autoridades de tránsito así:

“Artículo 3°. **Autoridades de tránsito.** Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

El Ministro de Transporte.

Los Gobernadores y los alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5° de este artículo.

Los Agentes de Tránsito y Transporte.

Parágrafo 1°. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito. (Negrita fuera de texto)

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

*Parágrafo 3°. **Las Autoridades, los organismos de tránsito,** las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo **serán vigilados y controlados por la Superintendencia de Puertos y Transporte.***

El artículo 2 de la ley 769 de 2002 define:

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

A su vez el artículo 6 del Código Nacional de Tránsito dispone:

“ARTÍCULO 6°. Organismos de tránsito. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

- a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;**
- b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;*
- c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;*
- d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;*

e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

PARÁGRAFO 1o. En el ámbito nacional será competente el Ministerio de Transporte y **los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción para cumplir las funciones que les sean asignadas en este código.** (Negrita y subraya fuera de texto)

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

PARÁGRAFO 3o. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.

No obstante los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan.”

Finalmente, el artículo 288 de la Constitución, establece que las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales deben ejercerse conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiaridad, en los términos que determine la ley.

Todo ello implica que, para los asuntos de interés meramente local o regional deben preservarse las competencias de los órganos territoriales correspondientes, lo cual también significa que cuando se trasciende ese ámbito, corresponde a la ley regular la materia. Bajo ese presupuesto, el legislador dispuso que las normas del Código Nacional de Tránsito Terrestre rijan en todo el territorio nacional y que su objeto sea regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, agentes de tránsito, etc., así como la actuación y los procedimientos de las autoridades de tránsito.

En efecto, es así como la ley define quienes tienen la calidad de autoridades de tránsito, establece una distribución de competencias entre los niveles de la administración territorial y determina la manera como debe articularse el ejercicio de las mismas. También dispone que el manejo del tránsito en el territorio de su respectiva jurisdicción, es competencia primaria de los municipios y que solo en ausencia de autoridad de tránsito en el nivel municipal de la administración, la función sea asumida por las secretarías de tránsito departamentales. En consecuencia, los organismos de tránsito del país, son autónomos e independientes.

Además, como ya se indicó el Código Nacional de Tránsito en el parágrafo 1 del artículo 6 determina, sin lugar a dudas, que las funciones asignadas en el código serán ejercidas por los Organismos de Tránsito dentro de su respectiva jurisdicción.

Por lo dicho es necesario concluir que los Organismos de Transito son entidades que NO son adscritas al Ministerio de Transporte, sino que se trata de entes territoriales cuyo control y desarrollo funcional está determinado por la entidad territorial a la cual pertenezcan, amén de la labor de control y vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte, siendo esto así, la función que para el caso nos ocupa, **la matrícula inicial del vehículo de carga, UFS – 855** fue expedida por la Secretaria de Transito de la Calera, a quien le correspondía en estricta función el deber legal de; verificar que se cumpliera al pie de la letra con la normatividad que rige la materia de la matrícula de los vehículos de carga, por tanto si hubo alguna irregularidad en la documentación del automotor accidentado quien debe salir a aclarar y/o subsanar el defecto en caso de existir, es el Organismo de Tránsito, siendo esta autoridad la encargada de la custodia de toda la documentación del automotor a matricular desde el manifiesto de importación, compraventa, ficha de homologación y los demás requisitos, que les permitan expedir la licencia de tránsito.

Lo anterior no quiere decir que la licencia de transito expedida por el organismo de transito tenga causa efecto alguno en el accidente de tránsito.

Dicho de otra manera, se tiene que el Ministerio de Transporte, como suprema autoridad de tránsito, le corresponde únicamente definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, pero no es el competente para expedir las licencias de transito de los vehículos y verificar que la documentación requerida por la ley, se allegue al Organismo de Transito al momento de efectuarse la matrícula, esta función claramente está en cabeza de estos organismos y para nuestro caso en especial, por el Organismo de Transito de la Calera.

También se debe decir que es deber del propietario del vehículo a legalizar, el que tiene la obligación de allegar cada uno de los documentos exigidos por la ley, pues es a quien más interesa que este el registro inicial, previo a la matrícula se cumpla en su más exacto formalismo.

Es al ciudadano propietario del vehículo de carga, quien, al momento de la compra, conoce las características técnicas y capacidades del vehículo automotor, autorizadas por el fabricante y en su uso subjetivo en la labor de carga no debe sobrepasar las capacidades reconocidas en la licencia de tránsito, las cuales deben coincidir con las del fabricante y por supuesto con las fichas de homologación autorizada. Y a el uso adecuado, que se dé al automotor de carga es de responsabilidad exclusiva de su propietario y/o conductor.

En cuanto a la licencia de tránsito para vehículos de carga, la norma dispone:

Ley 769 de 2002: Código Nacional de Transito

“ARTÍCULO 35. EXPEDICIÓN. La licencia de tránsito será expedida por cualquier organismo de tránsito o por quien él designe, previa entrega de los siguientes documentos:

Factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional.

Factura de compra en el país de origen y licencia de importación.

Recibo de pago de impuestos.

Certificado de inscripción ante el RUNT.

ARTÍCULO 37. REGISTRO INICIAL. El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional. *(Negrita fuera de texto)*

ARTÍCULO 38. CONTENIDO. La licencia de tránsito contendrá, como mínimo, los siguientes datos:

Características de identificación del vehículo, tales como: marca, línea, modelo, cilindrada, potencia, número de puertas, color, número de serie, número de chasis, número de motor, tipo de motor y de carrocería.

Número máximo de pasajeros o toneladas:

Destinación y clase de servicio:

Nombre del propietario, número del documento de identificación, huella, domicilio y dirección.

Limitaciones a la propiedad.

Número de placa asignada.

Fecha de expedición.

Organismo de tránsito que la expidió.

Número de serie asignada a la licencia.

Número de identificación vehicular (VIN).

ARTÍCULO 39. MATRÍCULAS Y TRASLADOS DE CUENTA. Todo vehículo será matriculado ante un organismo de tránsito ante el cual cancelará los derechos de matrícula y pagará en lo sucesivo los impuestos del vehículo. *(Negrita y subraya fuera de texto).*

Además, señala el código de tránsito:

ARTÍCULO 29. DIMENSIONES Y PESOS. Los vehículos deberán someterse a las dimensiones y pesos, incluida carrocería y accesorios, que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte, para lo cual debe tener en cuenta la normatividad técnica nacional e internacional.

Estas dimensiones y peso sin duda corresponden a lo señalado por el fabricante y ratificado en la ficha de homologación aprobada por el Ministerio de Transporte, el cual nunca modifica los valores dados por el fabricante.

Por lo anterior sin un razonamiento profundo se concluye que la normas que regulan el trámite de la licencia de tránsito se encuentra a cargo de los Organismos de Tránsito, que entre los documentos necesarios para matricular el vehículo está precisamente recaudar y custodiar en la carpeta del automotor la ficha técnica de homologación aprobada por el Ministerio de Transporte, para que el Organismo de Tránsito pueda extraer los datos necesario para diligenciar de conformidad en estos los requisitos que se transcriben en la licencia de tránsito.

Circunstancia fáctica que a todas luces no generar una relación causa efecto de ocurrencia del accidente de tránsito objeto de la litis como se ha reiterado.

HOMOLOGACION Y DISPOSICIONES NORMATIVAS A TENERSE EN CUENTA:

Es necesario dar claridad en la contestación al término de homologación de los vehículos de carga, con el objeto de evitar confusión sobre el particular.

La Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, define el término de la homologación:

Es la confrontación de las especificaciones técnico mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación, de este modo, el Ministerio de Transporte aprueba las homologaciones de los vehículos destinados al servicio público de pasajeros y particular y público de carga, de acuerdo con las características y especificaciones formuladas por los importadores, ensambladores o fabricantes de vehículos o carrocerías, que cumplan con las normas vigentes.

De otro lado el Decreto 2150 de 1995, por la cual se suprimen y reforman regulaciones, procedimientos o trámites innecesarios, existentes en la administración Pública, en el artículo 137 señala: homologación Automática. Los equipos importados o producidos en el país, destinados al servicio privado de transporte, con excepción de los vehículos de carga de acuerdo a normas técnicas internacionales de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación facilidades para los discapacitados, entre otras, homologadas por las autoridades de transporte y ambientales del país de origen, no requerirán homologación alguna ante autoridad colombiana.

Las autoridades de comercio exterior y desarrollo económico solicitarán la exhibición de los documentos de homologación o aprobación de los modelos a ensamblar o importar que hayan sido expedidos en los países de origen.

El cumplimiento de este requisito es condición necesaria para la aprobación de las importaciones, ensamble o fabricación de los mismos en territorio colombiano. Parágrafo. Cuando dichos vehículos sean de diseño y fabricación nacional, deberán enviar las características de los modelos para su aprobación por parte de las autoridades de desarrollo económico y ambiental.

Todo remolque o semirremolque con capacidad de carga superior a dos toneladas debe ser homologado y registrado por el Ministerio de Transporte, es así como actualmente en la Resolución 4100 de 2004 y sus disposiciones previas, se encuentran las especificaciones que deben tener este tipo de vehículos. Las dimensiones que se reporten en el registro deben ser las mismas establecidas y aprobadas en la homologación por tanto no se deben presentar diferencias. La resolución antes citada puede ser consultada en la página web del Ministerio de Transporte www.mintransporte.gov.co en el link Normas.

DECRETO 1079 DE 2015 (mayo 26) Artículo 2.2.1.2. Homologación. *De conformidad con el artículo 137 del Decreto 2150 de 1995, el Ministerio de Transporte sólo hará la homologación para los vehículos importados, ensamblados o producidos en*

el país, que estén destinados al servicio público de transporte de pasajeros, de carga y/o mixto, igualmente para los destinados al servicio particular o privado de carga. (Decreto 491 de 1996, artículo 1°).

LEY 336 DE 1996 (diciembre 20) "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte".

Artículo 23.- Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.

LEY 769 DE 2002 (agosto 6) "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES.

Camión: Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

Camión tractor: Vehículo automotor destinado a arrastrar uno o varios semirremolques o remolques, equipado con acople adecuado para tal fin.

Capacidad de carga: Es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

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

Homologación: Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.

Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

Matrícula: Procedimiento destinado a registro inicial de un vehículo automotor ante un organismo de tránsito en ella se consignan las características, tanto internas como externas del vehículo, así como los datos e identificación del propietario.

Peso bruto vehicular: Peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga.

Remolque: Vehículo no motorizado, halado por una unidad tractora a la cual no le transmite peso. Dotado con su sistema de frenos y luces reflectivas.

Semirremolques: **Vehículo sin motor, a ser halado por un automotor sobre el cual se apoya y le transmite parte de su peso.** Dotado con un sistema de frenos y luces reflectivas.

Sobrecarga: Exceso de carga sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

Transformación de vehículo: Procedimiento físico y mecánico mediante el cual un vehículo automotor puede ser modificado con el fin de cumplir una función diferente o mejorar su funcionamiento, higiene o seguridad.

Unidad tractora: Vehículo automotor destinado a arrastrar un remolque, un semirremolque, o una combinación de ellos.

ARTÍCULO 27. CONDICIONES DE CAMBIO DE SERVICIO. Todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determine este Código. Estos deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones.

ARTÍCULO 29. DIMENSIONES Y PESOS. Los vehículos deberán someterse a las dimensiones y pesos, incluida carrocería y accesorios, que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte, para lo cual debe tener en cuenta la normatividad técnica nacional e internacional.

ARTÍCULO 108. SEPARACIÓN ENTRE VEHÍCULOS. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.

En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, **humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan** alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede.

ARTÍCULO 131. MULTAS. Modificado por el art. 21, Ley 1383 de 2010. **El nuevo texto es el siguiente:** Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado

DECRETO 1079 DE 2015 (mayo 26) Artículo 2.2.1.7.3. Servicio público de transporte terrestre automotor de carga.

Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, **bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad,** excepto el servicio de transporte de que trata el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988. (Subraya fuera de texto.)
(Decreto 173 de 2001, artículo 6°).

- **Usuario del servicio de transporte terrestre automotor de carga:** es la persona natural o jurídica que celebra contratos de transporte terrestre de carga directamente con el operador o empresa de transporte debidamente constituida y habilitada.
- **Vehículo de carga:** vehículo autopropulsado o no, destinado al transporte de mercancías por carretera. Puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios especializados.
- **Generador de la Carga:** es el remitente, o el destinatario de la carga cuando acepte el contrato en los términos de los artículos 1008 y 1009 del Código de Comercio.

Artículo 2.2.1.7.1.1. Competencia del Ministerio de Transporte Para todos los efectos a que haya lugar, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga **será regulado** por el Ministerio de Transporte. (Subraya fuera de texto.)
(Decreto 173 de 2001, artículo 8°).

Artículo 2.2.1.7.1.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.
(Decreto 173 de 2001, artículo 9°).

Artículo 2.2.1.7.5.2. Expedición del Manifiesto de Carga. El manifiesto de carga se expedirá en original y dos (2) copias, firmados por la empresa de transporte habilitada y por el propietario o conductor del vehículo. El original deberá ser portado por el conductor durante todo el recorrido; la primera copia será conservada por la empresa de transporte, y la segunda copia deberá ser conservada por el propietario y/o conductor del vehículo.

Artículo 2.2.1.7.5.7. Titularidad. Cuando se realice el servicio particular o privado de transporte terrestre automotor de carga, el conductor del vehículo deberá exhibir a la autoridad de tránsito y transporte que se lo solicite, la correspondiente factura de compraventa de la mercancía y/o remisión, que demuestre que su titularidad corresponde a quien hace este transporte, o la prueba de que la carga se generó dentro del ámbito de las actividades de este particular y que además se es propietario o poseedor del respectivo vehículo.
(Decreto 173 de 2001, artículo 32).

Artículo 2.2.1.8.2. Infracción de transporte terrestre automotor. Es toda acción u omisión que vulnere la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en los términos definidos en la ley o en los reglamentos de cada modalidad de servicio.
(Decreto 3366 de 2003, artículo 2°).

Artículo 2.2.1.8.3. Autoridades competentes. Son autoridades competentes para investigar e imponer las sanciones aquí señaladas:

En la jurisdicción nacional: la Superintendencia de Puertos y Transporte o quien haga sus veces.

En la jurisdicción distrital y municipal: los alcaldes o los organismos de transporte o la dependencia en quienes se delegue esta función.

En la jurisdicción del área metropolitana constituida de conformidad con la ley: la autoridad de transporte metropolitana debidamente reconocida en los municipios que la conforman y cuando el servicio de transporte se preste entre estos.

Parágrafo. Cuando un área metropolitana se constituya de conformidad con la ley, los municipios que la integren mantendrán su competencia en materia de transporte dentro del territorio de su jurisdicción.
(Decreto 3366 de 2003, artículo 3°).

Artículo 2.2.1.8.2.1. Inmovilización. Consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público.

La inmovilización se impondrá como medida preventiva sin perjuicio de las sanciones que por la comisión de la falta se imponga a la empresa de transporte o al propietario del equipo.

La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de transporte competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.

Cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de transporte podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en el cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco (5) días. Copia del acta se remitirá a la empresa de transporte público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.

Parágrafo. En ningún caso, será condición para la entrega del vehículo inmovilizado, el pago de la multa por la infracción que la generó.

(Decreto 3366 de 2003, artículo 47).

Artículo 2.2.1.8.2.2. Procedencia. La inmovilización procederá en los siguientes casos:

1. Cuando se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente.
2. Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación o licencia se les haya suspendido o cancelado, salvo las excepciones expresamente establecidas en las disposiciones respectivas.
3. Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del vehículo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos.
4. Por orden de autoridad judicial.
5. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación o se compruebe que presta un servicio no autorizado. En este último caso el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco (5) días, por segunda vez 20 días, y por tercera vez, 40 días.
6. Cuando se compruebe que el vehículo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga. (Decreto 3366 de 2003, artículo 48).

Artículo 2.2.1.8.2.3. Procedimiento de inmovilización de los equipos. Para llevar a cabo la inmovilización, la autoridad competente que tenga conocimiento de la infracción, ordenará detener la marcha del vehículo y librára al conductor copia del informe de infracciones a las normas de transporte.
La inmovilización se llevará a cabo en patios oficiales, talleres o parqueaderos autorizados por las autoridades de tránsito y transporte bajo su responsabilidad, para lo cual la autoridad respectiva notificará del hecho al propietario o administrador del respectivo taller o parqueadero.

RESOLUCIÓN 2501 DE 2002 (febrero 22)

Derogada por el art. 18, Resolución del Min. Transporte 4100 de 2004

"Por el cual se modifica parcialmente la Resolución 13791 de diciembre 21 de 1988"

ARTICULO SEGUNDO. - Modificar el artículo 4 de la Resolución 13791 de 1988, el cual quedará así: “ARTICULO 4.- El máximo peso bruto vehicular autorizado para los vehículos que circulen por las carreteras del país en operación normal, junto con su tolerancia, será el que corresponda a la configuración, según la siguiente tabla (...)

ESQUEMA DEL VEHÍCULO	PESO BRUTO VEHICULAR (TON)	MAXIMO PESO BRUTO VEHICULAR CON TOLERANCIA (TON)
C2S2	37	38.10

(Cuadro Ajustado)

ARTICULO TERCERO TRANSITORIO - Mientras se adelanta el estudio técnico sobre la real incidencia del incremento del Peso Bruto Vehicular en la red vial nacional, hasta el 31 de mayo de 2002, se autorizan los siguientes pesos brutos vehiculares máximos, para los vehículos con configuración C2 y C3:

C2: 19 toneladas (...)

RESOLUCION No. 2888 DE 2002 (11 MAR 2002) “Por la cual se modifica la Resolución 2501 de febrero 22 de 2002”(Vigente para la época de los hechos)

ARTICULO PRIMERO. - Modificar el Artículo segundo de la Resolución 2501 de febrero 22 de 2002, en el sentido de aclarar el peso bruto vehicular para la configuración C2S2 y el esquema de los vehículos R2, C2R2 y C4R2, de acuerdo a la siguiente tabla:

ESQUEMA DEL VEHÍCULO	PESO BRUTO VEHICULAR (TON)	MAXIMO PESO BRUTO VEHICULAR CON TOLERANCIA (TON)
C2S2	32	33.00

(Cuadro Ajustado)

RESOLUCION 004100 DE 2004 (diciembre 28) por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional.

Como antecedente de la presente reglamentación mediante Ley 170 de 1994, Colombia aprobó la adhesión al acuerdo de la Organización Mundial del Comercio, OMC, el cual contiene entre otros el acuerdo sobre obstáculos técnicos al comercio, incorporados en el anexo 1 A "Acuerdos Multilaterales sobre Comercio de Mercancías";

La Comunidad Andina de Naciones, CAN, adoptó mediante Decisión 491 de 2001 el Reglamento Técnico Andino sobre pesos y dimensiones de los vehículos destinados al transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera, de acuerdo con los lineamientos establecidos por la Organización Mundial del Comercio, OMC; Que mediante Comité Técnico conjuntamente con el Organismo Nacional de Normalización Icontec se elaboró la Norma Técnica Colombiana NTC 4788;

Disposición que en la parte resolutive indico: Artículo 1°. Objeto. La presente resolución tiene por objeto reglamentar la tipología para vehículos automotores de carga para transporte terrestre, así como los requisitos relacionados con dimensiones, máximos pesos brutos vehiculares y máximos pesos por eje, para su operación normal en la red vial en todo el territorio nacional, de acuerdo con las definiciones, designación y clasificación establecidas en la Norma Técnica Colombiana NTC 4788 "Tipología para vehículos de transporte de carga terrestre".

Artículo 2°. Definiciones. Para efectos de la aplicación de la presente resolución, las definiciones son las consignadas en el numeral 2 de la Norma Técnica Colombiana NTC 4788.

Artículo 3°. Designación. Para la aplicación de la presente resolución, los vehículos de carga se designan de acuerdo a la configuración de sus ejes, de la siguiente manera:

A. Con el primer dígito se designa el número de ejes del camión o del tractocamión (Cabezote).

B. La letra S significa semirremolque y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.

C. La letra R significa remolque y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.

D. La letra B significa remolque balanceado y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.

Artículo 4°. Adicionado por el art. 1, Resolución del Min. Transporte 2888 de 2005. La designación para los vehículos de transporte de carga en el territorio nacional de acuerdo con la configuración de sus ejes, se muestra en la siguiente tabla:

Artículo 5°. Clasificación. Los vehículos de carga se clasifican de acuerdo con su sistema de propulsión en:

1. Vehículos automotores

a) Vehículo rígido

i) Camioneta;

ii) Camión;

b) Tractocamión.

2. Vehículos no automotores

- a) Semirremolque;
- b) Remolque;
- c) Remolque balanceado.

Artículo 6°. Carrocerías. Las carrocerías de los vehículos rígidos y de los vehículos no automotores pueden ser de diferentes tipos tales como: Furgón, tanque, volquete, platón, hormigonero, portacontenedor, estibas, tolva, camabaja, plataforma escualizable, niñera, plataforma o planchón, dentro de este tipo de carrocerías están estacas metálicas, estacas de madera, estibas, modular, planchan con grúa autocargable, estructura para transporte de vidrio, cañero, reparto, con equipo especial, entre otros.

Artículo 8°. Peso bruto vehicular. Modificado por la Resolución del Min. Transporte 1782 de 2009. El peso bruto vehicular para los vehículos de transporte de carga a nivel nacional debe ser el establecido en la siguiente tabla:

VEHICULOS	DESIGNACION		MAXIMO PBV, kg
TOLERANCIA POSITIVA DE MEDICION			
Tracto-camión	2S1	27.000	
675			
Tracto-camión	2S2	32.000	800
con semirremolque	2S3	40.500	1.013

Artículo 11. Las disposiciones sobre pesos por eje y peso bruto vehicular exclusivamente serán controladas mediante el pesaje de los vehículos en básculas diseñadas y construidas para tal fin, las cuales deberán tener la respectiva certificación del centro de metrología de la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, de acuerdo con el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología.

Artículo 12. Para la aplicación de la presente resolución se deben tomar como referencia las Normas Técnicas Colombianas, NTC, vigentes, las cuales podrán ser actualizadas de acuerdo con lo establecido en las normas internacionales, las necesidades del sector y los adelantos tecnológicos.

Artículo 14. Todo vehículo de transporte terrestre automotor de carga que transite por el territorio nacional debe cumplir con lo establecido en la presente resolución.

Artículo 15. Modificado por el art. 4, Resolución del Min. Transporte 2888 de 2005. **Se prohíbe la transformación de vehículos de transporte de carga en Colombia.**

Artículo 17. A partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, las empresas ensambladoras, fabricantes y/o importadores de vehículos de transporte de carga deberán acogerse a lo estipulado en la presente resolución.(...)"

RESOLUCIÓN NÚMERO 006427 DEL 17 DE DICIEMBRE DE 2009 “por la cual se dictan unas disposiciones para el control de peso a Vehículos de Transporte de Carga de dos ejes.”

“Artículo 1°. Los vehículos de transporte de carga de configuración 2, incluidos los vehículos HI-R 190, deben ser sometidos a control de peso bruto vehicular aplicando como parámetro de control un peso bruto vehicular máximo de 17000 kilogramos, con una tolerancia positiva de medición de 425 kilogramos.

Artículo 2°. Toda modificación que se realice a las especificaciones originales de un vehículo de transporte de carga y las consecuencias que de ello se deriven, será de responsabilidad exclusiva de su propietario.



Artículo 3°. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga la Resolución 1569 del 27 de abril de 2009, el parágrafo tercero del artículo 13 de la Resolución 4100 de 2004, el artículo 5° de la Resolución 2888 de 2005, el parágrafo segundo del artículo 13 de la Resolución 4100 de 2004 y todas las normas que le sean contrarias.”

RESOLUCIÓN NÚMERO 0002308 12 AGOSTO DE 2014. "Por la cual se establecen medidas para el control de peso a vehículos de transporte de carga y se dictan otras disposiciones"

“Artículo 1. Los vehículos de transporte de carga registrados a partir del 1 de enero de 2013, deberán someterse al control del Peso Bruto Vehicular en báscula, el cual se hará tomando como límite máximo, el establecido por el fabricante en la Ficha Técnica de Homologación.

Artículo 2. Para aquellos vehículos registrados antes del 1 de enero de 2013, se tendrá en cuenta para el control de peso bruto vehicular lo establecido en la Resolución 6427 de 2009.

La empresa de transporte de carga y el propietario serán responsables solidariamente cuando el vehículo vinculado transporte un peso superior al máximo establecido por el fabricante en la respectiva Ficha de Homologación.

Artículo 4. Todo modificación que se realice a las especificaciones originales de un vehículo de transporte de carga y los consecuencias que de ello se deriven, será de responsabilidad exclusiva de su propietario.

1. HOMOLOGACION DEL VEHICULO KODIAK 157

De conformidad con las definiciones de la Ley 769 de 2002, artículo 2°. **“Homologación:** Es la confrontación de las especificaciones técnico mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.”

REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE HOMOLOGACION DE VEHICULOS O CARROCERIAS, REMOLQUES y SEMIRREMOLQUES POR PARTE DE FABRICANTE, IMPORTADOR, ENSAMBLADOR, CONCESIONARIO

Deben Registrarse ante el RUNT (Decreto 198 del 12-02-2013) como fabricante, importador, ensamblador, concesionario (SEGÚN EL CASO).

Para lo cual debe pedir información del procedimiento a seguir.

Procedimiento: Una vez se haya registrado ante el RUNT debe:

1. Presentar solicitud de homologación firmada por el representante legal de la empresa, indicando dirección y teléfono y anexando los siguientes documentos:
2. Ficha técnica de homologación (debidamente diligenciada a máquina o en computador y firmada por el representante legal)

Formulario FTH 001 para vehículos y carrocerías de pasajeros.

FTH 002 para vehículos y carrocerías de carga.

FTH 003 para remolques y semi-remolques.

3. Presentar copia de los planos a escala 1:20, de cada modelo que se pretenda fabricar, ensamblar o importar, donde se muestren sus características técnicas, pesos y dimensiones.

3. Estudio de distribución de pesos.

4. Para la homologación de vehículos se debe presentar un estudio de potencia del tren motriz.

5. Presentar catálogos del fabricante o certificado de la casa matriz, que sustente la información consignada en la ficha de homologación en caso de homologación de vehículos o del chasis.

Para la homologación de las carrocerías se deben tener en cuenta las resoluciones 6657 de 1996, 7126 de 1995, 7777 de 2001, 7171 de 2002, 4100 de 2004 o 2181 de 2009, según el tipo de vehículo o carrocería, las cuales pueden ser consultadas en la página web del Ministerio de Transporte www.mintransporte.gov.co. Resolución 5443/2009 para la parametrización.

El Ministerio por solicitud de los interesados ya sean importadores, fabricantes o carroceros, homologa con el cumplimiento de los requisitos Chasis, tractocamiones, carrocerías o vehículos carrozados.

Actualmente una vez aprobada la ficha de homologación, el Ministerio procede a subir la ficha debidamente aprobada a la página web de esta Entidad para que los interesados la consulten.

El Organismo de Tránsito con la documentación presentada por el interesado en matricular el vehículo debe verificar entre otros la ficha de homologación para lo cual debe consultar la página del RUNT y comprobar que la ficha allegada corresponda con los datos del vehículo que está en RUNT.

Al registrarse o matricular un vehículo el Organismo de Tránsito debe llevar un archivo con los documentos allegados por parte del interesado.

Como se trata de un vehículo “Tracto-camión” al momento de registrarse es requisito que el Organismo de Tránsito le haya exigido la ficha de homologación en la cual quedan establecidas las características del mismo, tales como: Marca, modelo, número de ejes, caja de velocidades, **peso bruto vehicular combinado**, etc., bajo las cuales se debe matricular.

La matrícula inicial se realizó el 30 de enero del año 2003 fecha en la cual se encontraba vigente la **RESOLUCION No. 2888 DE 2002 (11 MAR 2002)**

Y el vehículo tractocamión accidentado C2 podía transportar en un Semiremolque de características 2S2 **un MAXIMO PESO BRUTO VEHICULAR CON TOLERANCIA (TON)** de 33.00 toneladas.

Posteriormente y de acuerdo con la **Resolución No. 004100 del 28 de diciembre de 2004**, en el artículo 4° se expide la reglamentación imperante y posterior en la que están designadas las configuraciones de los vehículos de carga de acuerdo con el **número de ejes.**

En el artículo 8°. Se encuentra la **tabla con el Peso Bruto Vehicular** de los vehículos de acuerdo con su configuración:

Encontrándose para Tracto-camión con Semirremolque, lo siguiente:

VEHÍCULOS	DESIGNACIÓN	MÁXIMO PBV, Kg	Tolerancia positiva de medición Kg.
TRACTO –CAMIÓN CON SEMIRREMOLQUE	2S1	27.000	+ 675 -
	2S2	32.000	+ 800 -
	2S3	40.500	+ 1013 -
	3S1	29.000	+ 725 -
	3S2	48.000	+ 1200 -
	3S3	52.000	+ 1300 -

De conformidad con el tipo de designación de cada Semiremolque, registra un peso bruto vehicular por kg.

Siendo esto así, para nuestro caso, según se lee en la ficha de características del vehículo UFS-855 en el Registro Nacional Automotor del sistema RUNT y de acuerdo las características de la ficha técnica de CHEVROLET KODIAK 157, aportada por el Organismos de Transito, se presenta un peso bruto vehicular del tractocamión de 15,900 kg y un peso bruto vehicular combinado de 15.900 kg lo que permite inferir que el vehículo accidentado en total podía enganchar un Semiremolque 2S1 con un peso máximo PBV de 27.80 Tn Y un máximo para los Semirremolques 2S2 con un peso máximo PBV de 33.00 TN. Pero no un Semiremolque 2S3.

La Ficha de homologación que determina las características del vehículo expedida por el Ministerio se ajusta a los parámetros jurídicos y técnicos para el automotor accidentado y a la reglamentación de la época, pero el concepto de la demanda va en contravía de lo reglamentado y en consecuencia no existe irregularidad en la homologación del automotor, hecho que no obstante no constituye la causa efecto generadora del accidente para justificar el medio de control de reparación directa.

Sobre el exceso de peso no basta con hacer referencias periodísticas sobre conjeturas a priori de las posibles causas del accidente automotriz, máxime cuando no se allegan razonamientos técnicos sobre la materia. Sin embargo, se observa que la empresa propietaria del automotor incurre en responsabilidad directa junto con el conductor del tractocamión, en primer lugar, por transportar en un vehiculo con una capacidad autorizada en la ficha de homologación un peso superior al permitido para un vehículo C2 (tractocamión de 2 ejes), el cual no podía llevar enganchado a un Semiremolque 2S3 (tres ejes) sino máximo un 2S2 (dos ejes). Conforme la ficha de homologación. Lo cual configura el hecho de un tercero en la asunción de responsabilidad.

Los vehículos de carga son homologados conforme las características del fabricante respecto al peso del automotor, cosa distinta es que el propietario del automotor haga uso de un remolque no compatible con las características del tractocamión o que de manera irresponsable efectúe modificaciones no autorizadas a su sistema de frenos. Es cierto que se evidencio suspensión de un eje del remolque, lo anterior en contravía de la reglamentación expedida por el Ministerio mediante la Resolución 004100 de 2004.

No está probado que la capacidad de carga reconocida en la homologación presente inconsistencia para el vehículo ni que sea la causante del accidente, lo cual se contradice con las pruebas aportadas con la misma demanda. Dan cuenta como hecho generador primero de un exceso de velocidad (Entrevistas), riesgo asumido en la conducción inadecuada del conductor fallecido, sumado a un mal mantenimiento del REMOLQUE – PLATAFORMA, y a modificaciones hechas por terceros a los sistemas de suspensión y freno del Semiremolque.

Obsérvese también como el informe ejecutivo del investigador de la Fiscalía General de la Nación, HELBERTH LEO PRECIADO MENDEZ, concluyo como hipótesis delictiva que, el accidente fue causado al parecer por *“fallas mecánicas del vehículo de placas UFS-855 clase tracto camión marca Chevrolet Kodiak servicio público, color naranja, al parecer se hicieron modificaciones a su sistema de freno.”*

Ahora conforme un criterio meramente objetivo lo que evidencian los hechos es que un tercero de manera voluntaria procedió a modificar el automotor en contravía de la disposición legal imperante.

Por tanto, de todo lo dicho, es claro que no se le puede imputar ninguna responsabilidad al Ministerio de Transporte en los lamentables hechos narrados en la demanda, porque la homologación no fue la causa del accidente, porque no somos Organismo de Tránsito, no somos autoridad de vigilancia y control, y porque nuestra función sobre la homologación se circunscribe a expedir la ficha técnica de homologación conforme a la solicitud del fabricante o importador. Y por la sencilla razón que la causa efecto del accidente de tránsito no es un documento, sino las circunstancias de terceros que modificaron las condiciones de frenado del Semiremolque y el usar un Semiremolque a sabiendas que la capacidad de carga y designación no le eran permitidas, aspecto que perfectamente debía conocer el propietario del tractocamión y su conductor.

Se debe también indicar, que los vehículos de carga conforme la reglamentación existente, son homologados para transportar un peso vehicular individual y combinado, un PBV distinguir, ahora entre el peso del tractocamión y el peso del remolque, para tal efecto los fabricantes establecen las características de los automotores y sobre estas mismas características es que el Ministerio de Transporte les homologa, y señala las características de capacidad y peso para el transporte de carga, bajo el carácter regulatorio imperante para la época y previo a la expedición de la matricula inicial, documentación y soporte que reposa en la carpeta donde se realizó la matricula inicial del automotor y el registro del Remolque Plataforma es decir en el o los Organismos de Transito, donde fueron matriculados o registrados inicialmente.

En este caso particular y concreto, para el cabezote del vehículo TRACTOCAMION marca CHEVROLET KODIAK modelo 2003 fue matriculado en el Organismo de Transito de la Calera Cundinamarca y para el tráiler o REMOLQUE PLATAFORMA en el Organismo de Transito de Floridablanca Santander, entidades del orden municipal que igualmente gozan de autonomía jurídica, administrativas y financiera, para los efectos de matrícula inicial o registro.

Por otro lado en los casos de accidentes de tránsito como el conocido, en el cual se derramo en el pavimento un líquido viscoso, se debe indicar que sobre el particular las concesiones a cargo de las vías cuentan con unos manuales técnicos para estos casos, y disponen de unos protocolos de emergencia y de prevención, que se activan frente a la comunicación que se reporte sobre el particular donde despliegan una atención preventiva e inmediata, aspecto en el cual las empresas de transporte son las responsables de informar esta circunstancia y adoptar las medidas preventivas en caso de accidentes.

No se descarta como hecho probable y verdadero causa efecto del accidente de tránsito se tratará de la falla mecánica de un automotor de carga por modificación en el sistema de frenos conforme informe técnico realizado por investigadores de la Fiscalía General de la Nación como real causa del accidente. Pero lo que no es acertado es como causa de este al Ministerio de Transporte, en tanto es claro y contundente con las mismas pruebas aportadas por el demandante que el **error humano** es palpable y visible, en primer lugar porque tanto la empresa de transporte propietaria del automotor como el conductor son conocedores de los límites máximos de carga y peso, y son conocedores de que existe la prohibición de realizar alteraciones a los vehículos que afecten técnicamente su capacidad de carga o peso y son conocedores que los Semirremolques deben ser halados por los vehículos apropiados para ello.

La reglamentación existente sobre esta materia prevé en estos casos como **primeros responsables a los terceros causantes del accidente por este tipo de hechos**; y en caso de derrames los remitentes y/o propietario de las mercancías que se transportan o el destinatario de la carga, la empresa de transporte y el propietario o conductor del vehículo en caso de que se trate del transporte de mercancías peligrosas, sin embargo se aclara que no obra prueba en el plenario que demuestre que se tratara de derrames de este tipo de mercancías señaladas como peligrosas para la época de los hechos.

En relación con la infraestructura vial, si bien se trata de una importante vía debidamente, demarcada, señalizada y con tramos de vigilancia electrónica, su alto índice de flujo vehicular, impide detectar de manera instantánea circunstancias técnicas del remolque con modificaciones no permitidas, que, aunque son detectables en una revisión técnico mecánica, son imprevisibles respecto del control policial a menos que se hubiese observado de manera evidente.

Del contrato vigente en la vía, se desprende que el concesionario COVIANDES S.A. es el facultado para realizar labores de mantenimiento, prevención y seguridad en la VIA, pero no quiere decir que esta labor se le pueda endilgar a título de responsabilidad, en primer lugar porque la vía se encontraba en buen estado, y especialmente porque la situación fáctica obedeció al **hecho de un tercero** que con conocimiento de causa, violó normas de tránsito y transporte, lo cual constituye un eximente de responsabilidad de la autoridad administrativa competente en la vía.

Ahora el actor pretende con esta demanda de reparación directa, que se declare responsable entre otros al Ministerio de Transporte de todos los daños patrimoniales, morales, y perjuicios causados a los demandantes, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 15 de marzo de 2015 en el que se argumenta falla en el servicio vial de las entidades públicas demandadas de manera generalizada por acción u omisión por sobrecarga, fallas mecánicas y violación a las normas de tránsito al suspender uno de los ejes traseros del tráiler. Pero olvida mencionar el accionante que estas imprevisiones más que omisiones, fueron asumidas de manera directa por el conductor y propietario del tractocamión al trasgredir las disposiciones relacionadas con el peso y modificar de forma no autorizada las características técnicas del Semiremolque.

Conforme la normativa expuesta no se trata de una responsabilidad funcional del Ministerio de Transporte lo cual rompe el nexo causal funcional y la deprecada falla en el servicio de este, por cuanto la homologación no es una causa del hecho generador del accidente, en relación con la vía donde ocurrió el accidente este desde el año 1967 no construye ni efectúa mantenimientos de obras de ninguna naturaleza, ni es el encargado de los cierres preventivos y mucho menos del control de la vía, ni del control y vigilancia de las mercancías, ni del control del peso de los automotores de carga. Tampoco ha infringido las disposiciones de homologación y en particular de peso como se evidencia de la normativa transcrita, todo lo contrario, ha reglamentado lo que le correspondía hacer en su función reguladora.

De la situación fáctica no obstante si se puede concluir que unos terceros con conocimiento de la capacidad de carga del TRACTOCAMION uso un Semiremolque de tres ejes 2S3, el cual superaba la capacidad de carga y enganche, así como del peso del automotor siniestrado. Generando igualmente a su cuenta y riesgo, modificaciones a los sistemas de frenos del remolque, sin autorización y modificando las características reconocidas y aprobadas para el mismo.

Se condujo el vehículo con exceso de velocidad, lo cual sumado a las conclusiones anteriores constituyen una causa efecto incuestionable de responsabilidad exclusiva de unos terceros, quienes asumieron este riesgo por su propia imprudencia, a sabiendas de las inconsistencias señaladas, adicionalmente el hecho del derrame de material viscoso antifricción, si bien no estaba catalogado como sustancia peligrosa, no se tomaron las medidas necesarias para su contención oportuna según se desprende de los informes de los pormenores del accidente de la concesión.

En estos hechos en consecuencia el Ministerio no solo, no tiene participación o injerencia pues el reconocimiento del peso aprobado en la homologación no es la causa del accidente, sino el mal uso o uso inadecuado del automotor por los terceros propietario y conductor del tractocamión, excediendo las propias capacidades autorizadas, tampoco tiene participación alguna en relación con la vía, ni el contrato de concesión de la vía y en conclusión estos hechos no tienen ningún vínculo con el aspecto funcional del Ministerio de Transporte.

Es fundamental indicar, que funcionalmente el MINISTERIO DE TRANSPORTE: Es un organismo eminentemente regulador, planificador y normativo en el área de transporte y en la actualidad carece totalmente de funciones de tipo operativo, o de conservación, reparación y mantenimiento de vías de cualquier orden y tampoco es el encargado del control de las mismas y los automotores que hacen uso de estas, pues no es autoridad de control y vigilancia, lo que le confiere en su favor el

reconocimiento de la excepción **previa de falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho**.

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

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

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

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

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

Ahora desde el **Decreto 2053 de 2003** que modificó la estructura del Ministerio de Transporte le fijó como objetivo primordial la formulación y adopción de políticas públicas del sector de transporte.

Con el Decreto 087 del 17 de enero de 2011 que para la época de los hechos en materia funcional se encuentra vigente establece el objeto y funciones del Ministerio de Transporte así: “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias” Que en su artículo primero establece:

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

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

“(…) 2.2. Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia (...)
2.4. Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.
2.5. Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte (...)
2.7. Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.
2.8. Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto. (...)
2.12. Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.”

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

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

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

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

Entidad a cargo de las vías Nacionales no concesionadas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.18 Las demás que se le asignen.

DECRETO 1079 DE 2015 (Mayo 26) Artículo 1.2.1.1. Instituto Nacional de Vías - INVIAS. Tiene por objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte. (Decreto 2618 de 2013, artículo 1°).

LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. ANI.

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

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-49, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Esfera, Pisos 9 y 10, Bogotá Colombia. Teléfonos Línea de 48
servicio al ciudadano: (57+1) 3240800 op. 2
Línea gratuita nacional 018000 112042

<http://www.mintransporte.gov.co> – PQRS-WEB: <http://gestiondocumental.mintransporte.gov.co/pqr/>

Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., Código Postal 111321

Instituto Nacional de Concesiones, Inco, previa expedición del acto administrativo respectivo que otorga la concesión.

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

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

Objeto:

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

Funciones, entre otras:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DECRETO 1079 DE 2015 (Mayo 26) Artículo 1.2.1.2. Agencia Nacional de Infraestructura. Tiene por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional.
(Decreto 4165 de 2011, artículo 3°).

Artículo 1.2.1.4. Superintendencia de Puertos y Transporte. Tiene por objeto ejercer las funciones de inspección, control y vigilancia que le corresponden al Presidente de la República como Suprema Autoridad Administrativa, en materia de puertos de conformidad con la Ley 01 de 1991 y en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.

(Decreto 1016 de 2000, artículo 3°).

Artículo 1.2.1.5. Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV. Tiene por objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.
(Ley 1702 de 2013, artículo 3°).

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

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

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

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

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

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

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

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

Subraya fuera de texto.

“Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material. (...)

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

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

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

ARTÍCULO 6°. Organismos de tránsito.

Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

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

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

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

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

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

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

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

De las disposiciones señaladas en materia de transporte y tránsito, se desprende como es claro que, frente a un accidente de tránsito como el presente, tiene como hecho generador o causa la actuación exclusiva de unos terceros, y donde el Ministerio de Transporte no tiene función ni responsabilidad alguna en la verdadera causa de la situación fáctica.

El Ministerio no tiene a cargo el mantenimiento de vías concesionadas, no tiene facultades operativas de construcción, reparación, mantenimiento, ni del desarrollo de ningún tipo de obra y mucho menos de control y vigilancia del tránsito en ninguna de las vías del país de cualquier orden, pues su labor se circunscribe a dictar la política y la regulación normativa, y no las labores operativas viales en las carreteras de Colombia, las cuales corresponden a otras autoridades.

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

Al tratarse de una vía concesionada, deberá demostrarse la responsabilidad de la autoridad a cargo, que en todo caso es una autoridad o concesión distinta al Ministerio de Transporte, y deberá probar la parte actora la pericia del conductor víctima del accidente y el desconocimiento de la capacidad del automotor conducido por el en su ejercicio de profesional al volante, el desconocimiento del respeto de las señales preventivas y de reducción de velocidad, así como de la prudencia debidas en la actividad peligrosa que desarrollaba, que conforme a las pruebas aportadas con la demanda permiten inferir su desacato intencional frente a la normativa imperante y a las características técnicas del vehículo conducido.

Por lo cual no puede dejarse de lado un eximente de responsabilidad por culpa exclusiva del hecho de un tercero, que omitió adoptar las medidas de prevención en el mantenimiento de su propio vehículo y que al parecer fue el verdadero causante del accidente por su propio actuar y así como la responsabilidad legal de la empresa de transporte ante el derrame de la sustancia transportada en su propio vehículo superando la capacidad de carga autorizada, usando indebidamente las características de peso y medidas debidamente homologadas del Semiremolque, y enganchando un Semiremolque no autorizado para el tractocamión, a pesar de que el tractocamión había sido debidamente homologado, circunstancia acreditada, que al tratarse de una actividad peligrosa tuvo como consecuencia el fatal desenlace por **error humano**, que sumado a la alta velocidad hacen perder el control del TRACTOCAMION accidentado y colisionar a los automotores afectados.

Desde esta perspectiva no es cierto que mí representada la Nación Ministerio de Transporte sea responsable de los perjuicios reclamados por las lesiones de los aquí demandantes.

En relación con el informe del accidente, el cual es fundamental para estos casos; presenta elementos de juicio suficientes para determinar que existía la señalización adecuada para situaciones normales de la vía, ahora *sobre* este tipo de informes ha señalado la Corte Constitucional en la Sentencia C-429/03 que;

“En lo que concierne al contenido del informe descriptivo, el artículo 149 de la Ley 769 de 2002 prevé que aquél contendrá por lo menos ciertos datos objetivos, como son, el lugar, la fecha y la hora del hecho; la clase de vehículo, su placa y características; los nombres de los conductores con los respectivos números del documento de identidad, el de sus licencias de conducción, junto con sus direcciones y lugar y fecha de expedición de la póliza de seguro; los nombres y números de identificación de los propietarios o tenedores de los vehículos; los nombres, documento de identidad y dirección de los testigos y la descripción de las compañías de seguros y números de pólizas de los seguros obligatorios exigidos por la misma ley. Además de esta información básica, cuyo recaudo no ofrece dificultad alguna y sobre la cual la actividad del agente de tránsito es prácticamente mecánica, en el informe descriptivo deben figurar otros datos cuyo

establecimiento conlleva la realización de juicios más elaborados por parte del agente de policía judicial, y por ende su grado de controversia e inconformidad de los implicados puede llegar a ser mayor, consistente en determinar el estado de seguridad, en general, de los vehículos, de los frenos, la dirección, las luces, la bocina y las llantas; la descripción de los daños y lesiones; así como una descripción sobre el estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y la distancia.

De igual manera, el citado artículo dispone que dicho informe contendrá una relación de los medios de prueba aportados por las partes, y en todo caso que se produzcan lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, es obligación del agente de policía judicial remitir a los conductores a la práctica de la prueba de alcoholemia.

En este orden de ideas, el informe descriptivo elaborado por una autoridad de tránsito, constituye un importante instrumento al servicio de la administración de justicia como quiera que en éste se da cuenta de la ocurrencia de un hecho, en algunos casos con implicaciones de orden civil pero en otros además con carácter penal, en el que aparecen identificados los conductores implicados, así como consignados datos sobre **las posibles condiciones en que aquél tuvo lugar**, y además estará firmado por los conductores o en su defecto por un testigo. Datos todos estos que resultan fundamentales para orientar una futura investigación o proceso y a partir los cuales se puede producir la prueba que se requiera para establecer la realidad y veracidad de los hechos.

Cabe recordar, que cuando el agente de tránsito ha presenciado la ocurrencia misma del accidente de tránsito, se estará ante la posibilidad de decretar dicho testimonio para que sea controvertido ante la autoridad judicial correspondiente en el curso del proceso respectivo a fin de poder ser apreciado por el correspondiente funcionario junto con las demás pruebas y de acuerdo con las reglas de la sana crítica.”

En igual sentido se ha pronunciado la corte constitucional cuando analizó el inciso final del texto del **ARTÍCULO 149. De la ley 769 de 2002.**

Transcripción del artículo de la ley:

“DESCRIPCIÓN. En los casos a que se refiere el artículo anterior, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán firmarlas y en su defecto, la firmará un testigo. **Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-429 de 2003 en el entendido de que el conductor no está obligado a firmar, que puede consignar por escrito sus observaciones, y su firma o abstención de hacerlo no significan aceptación de los hechos. Declarado Exequible por el cargo estudiado mediante Sentencia de la Corte Constitucional C-619 de 2011**

El informe contendrá por lo menos:

Lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho.

Clase de vehículo, número de la placa y demás características.

Nombre del conductor o conductores, documentos de identidad, número de la licencia o licencias de conducción, lugar y fecha de su expedición y número de la póliza de seguro y compañía aseguradora, dirección o residencia de los involucrados.

Nombre del propietario o tenedor del vehículo o de los propietarios o tenedores de los vehículos.

Nombre, documentos de identidad y dirección de los testigos.

Estado de seguridad, en general, del vehículo o de los vehículos, de los frenos, de la dirección, de las luces, bocinas y llantas.

Estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, la cual constará en el croquis levantado.

Descripción de los daños y lesiones.

Relación de los medios de prueba aportados por las partes.

Descripción de las compañías de seguros y números de las pólizas de los seguros obligatorios exigidos por este código.

En todo caso en que produzca lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, la autoridad de tránsito deberá enviar a los conductores implicados a la práctica de la prueba de embriaguez, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no dé cumplimiento a esta norma.

El informe o el croquis, o los dos, serán entregados inmediatamente a los interesados y a la autoridad instructora competente en materia penal.

El funcionario de tránsito que no entregue copia de estos documentos a los interesados o a las autoridades instructoras, incurrirá en causal de mala conducta.

Para efectos de determinar la responsabilidad, en cuanto al tránsito, las autoridades instructoras podrán solicitar pronunciamiento sobre el particular a las autoridades de tránsito competentes.”

No obstante, el informe del accidente de tránsito y las demás pruebas allegadas con la demanda estos no demuestran la responsabilidad, competencia y función de la Nación - Ministerio de Transporte en los hechos y pretensiones expuestas en la demanda. La ley siempre ha delimitado las competencias y funciones de cada uno de sus entes descentralizados, bien sea por servicios, administrativa o territorialmente, es decir, que estamos frente a la Inexistencia de responsabilidad del ente demandado (Ministerio de Transporte).

Como se puede colegir, no es al Ministerio de Transporte, a quien se le encuentra otorgada dentro de sus funciones y facultades legales el control y vigilancia en las vías públicas en materia de tránsito, o su señalización y demarcación, y mucho menos su construcción o el desarrollo de objeto contractual alguno sobre la materia, máxime que esta función se encuentra adjudicada a otras entidades que tienen personería jurídica independiente, así como se manifiesta que se trata de una vía nacional concesionada a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, en la cual, quien ejerce funciones de control, vigilancia, prevención, desarrollo y mejora de seguridad en la vía donde ocurrió el accidente, es del resorte de la empresa contratista concesión encargada del mantenimiento de la vía, con el apoyo de la Policía Nacional, pero sin que por ello tampoco se les pueda endilgar asomo de responsabilidad, en estos hechos.

Por lo tanto, se propone como clara y contundente la **FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA DE HECHO** del Ministerio de Transporte, ya que en la estructura de pretensiones que hace el peticionario al solicitar que se declare responsable al Ministerio de Transporte, a pagar los daños y perjuicios causados por el accidente de tránsito donde resultaron lesionados los demandantes y murieron 14 personas.

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

En consecuencia, de la normatividad transcrita, vigente para la época de los hechos, se puede concluir en el presente proceso y sin mayor esfuerzo, que el Ministerio de Transporte, no debió ser vinculado al proceso, lo cual contraviene lo señalado en el artículo 159 del CPACA en materia de representación al eliminarse el termino de nación.

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

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

Adicionalmente la demanda adolece de argumentos demostrativos, de la relación del hecho o falla del servicio, el daño y el nexo de causalidad entre estos dos, lo cual conlleva inexorablemente a que las pretensiones no gocen de respaldo jurídico que permitan inferirle al señor juez el tipo de responsabilidad predicada en la demanda en lo que respecta al Ministerio de Transporte, entidad que deberá excluirse de la totalidad de las pretensiones y condenas reclamadas, frente a la existencia de falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho incluso desde la misma audiencia inicial.

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

Con la existencia de la falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho, el Ministerio no puede entrar a responder por lo pretendido en la demanda, que comporta el fundamento de la misma, ni a controvertir como le correspondería, lo que no le consta y en lo que no tiene injerencia.

Es importante precisar los siguientes aspectos:

Se trató de un accidente de tránsito ocurrido en una vía **Concesionada** en la vía Bogotá – Villavicencio y Viceversa, vía nacional a cargo de la CONCESION COVIANDES S.A.S. y la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI, autoridad administrativa del orden nacional competente para pronunciarse sobre estos hechos, por tratarse de una vía nacional concesionada conforme contrato existente sobre el particular.

Las causas probables del accidente conforme las pruebas allegadas al proceso y los anexos que se aportan, evidencian un exceso de velocidad, sumado a modificaciones al sistema de frenado del semirremolque sin facultad para ello por parte de su propietario, que previo al tomar la curva ubicada en el kilómetro 55 más 240-250 genero la consecuente pérdida de control del TRACTO CAMION de placas UFS-855 con evidente omisión del conductor en el cuidado en actividades de riesgo, quien al tomar a alta velocidad la curva donde ocurrieron los hechos, se sale de la vía frente a la hipótesis de una falla mecánica, lo que genera invasión de carril contrario con volcamiento del automotor y posterior colisionamiento con otros vehículos, cuya fuerza de impacto afectó 4 automotores fuera del tracto camión, causando lesiones a los aquí demandantes y el fallecimiento de otros ciudadanos.

Por su parte los investigadores y primer respondiente de la Policía Nacional, ratifican **como causa probable del accidente; una falla mecánica, atribuida a una modificación del sistema de frenos**, lo cual permite inferir igualmente la posibilidad de pérdida el control del automotor, produciéndose invasión del carril contrario de la vía.

Conforme a las pruebas obrantes en el proceso esta es la causa efecto del daño en accidente de tránsito.

Respecto del exceso de peso:

Es necesario referirse nuevamente al tema del peso, como capacidad de carga del automotor accidentado y lo contemplado por el fabricante en la ficha de homologación que reposa en la carpeta del automotor al momento de su matrícula en el organismo de tránsito.

El Código Nacional de Transito establece; ARTÍCULO 29. DIMENSIONES Y PESOS. **Los vehículos deberán someterse a las dimensiones y pesos, incluida carrocería y accesorios, que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte**, para lo cual debe tener en cuenta la normatividad técnica nacional e internacional.

Estas dimensiones y peso sin duda corresponden a lo señalado por el fabricante y ratificado en la ficha de homologación aprobada por el Ministerio de Transporte de acuerdo a cada referencia y características técnicas del automotor que se presente para ello por el propio fabricante, el cual nunca el Ministerio modifica los valores dados por el fabricante, por las siguientes razones:

La homologación: *Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.* Aprobación que efectúa el Ministerio de Transporte.

El procedimiento en resumen es el siguiente; los fabricantes elaboran la ficha de homologación acorde con las características técnicas por ellos contempladas, el Ministerio revisa la información y si la misma se ajusta a la reglamentación de la época la aprueba, una vez verificada su consistencia con la norma, la firma. El original firmado de la ficha de homologación queda en manos del fabricante o ensamblador.

Posteriormente el fabricante a través de sus concesionarios, distribuye la ficha de homologación aprobada para las líneas de referencia de sus automotores en venta y los entrega al comprador, para que pueda proceder a su matrícula ante el organismo de tránsito.

El Ministerio no se queda con el original de fecha de homologación, pues esta la tiene el fabricante, ensamblador o importador que solicito la autorización de homologación, tan solo se queda con una copia digitalizada, que puede ser consultada en la página web de la entidad.

Cuando un comprador entonces adquiere un vehículo del concesionario, este le hace entrega de la documentación objeto de comercialización al comprador del vehículo, entregándole el manifiesto de importación, la factura de venta, el pago de impuestos y los demás documentos referentes a las características técnicas, por medio del cual identifica cada automotor, numero de chasis, motor etc., Junto claro está con la ficha de homologación, ficha que previamente el ensamblador, importador o fabricante había presentado al Ministerio para su aprobación y antes de comercializar el producto. Lo anterior para que el comprador pueda realizar los trámites de matrícula ante el organismo de tránsito que escoja el comprador.

Por lo anterior la ficha de homologación se expide mucho antes de la matrícula del automotor y de la correspondiente asignación de placa, por ello es un error mencionar que la ficha de homologación fue asignada al vehículo de placas tal. Y por lo mismo no tiene nada que ver con la causa efecto directa del accidente.

Normativamente y acorde con la ficha de homologación que reposa en el Organismo de Tránsito de la Calera para efectos de matrícula, es la ficha sobre la cual se efectúa el análisis para pesos y medidas del automotor objeto del presente proceso, y para tal efecto debe tenerse en cuenta la fecha de expedición de la ficha de homologación requisitos y características señalados en la **Resolución 13791 de diciembre 21 de 1988**, por cuanto la ficha de homologación tiene fecha de expedición del 22 de diciembre del año 1997 y es la que obra en la carpeta del automotor para el día de su matrícula.

Siendo esto así, para nuestro caso, según se lee en la ficha de características del vehículo UFS-855 en el Registro Nacional Automotor del sistema RUNT y de acuerdo las características de la ficha técnica de CHEVROLET KODIAK 157, aportada por el Organismo de Tránsito, se presenta un peso bruto vehicular del tractocamión de 15,900 kg y un peso bruto vehicular combinado de 15.900 kg.

Lo expuesto permite inferir que el vehículo accidentado en total podía enganchar un Semirremolque 2S1 y 2S2 con un peso máximo de PBV de 15.900 Kg.

Ahora si bien Normativamente **Resolución 13791 de diciembre 21 de 1988** un tractocamión de dos ejes 2S1 podía transportar un máximo PBV de 27.00 Tn y un máximo para los Semirremolques 2S2 con un peso máximo PBV de 32.00 TN. La ficha de homologación obrante en la carpeta del organismo de tránsito de la Calera le permitía transportar como peso bruto vehicular 15.900 kg.

Tampoco del análisis de la citada ficha de homologación, en el numeral 4 de características generales (chasis) para un tractocamión Kodiak referencia P7H1J le permitía como peso bruto vehicular combinado un Semiremolque 2S3, pues este no le era permitido

Mediante la **Resolución 13791 de diciembre 21 de 1988, el extinto Ministerio de Obras Públicas y Transporte** determino los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de carga para su operación normal en las carreteras del país. Disposición que unifico las disposiciones de la materia, denomino la terminología aplicable y señalo que el peso bruto vehicular (PVP) es el peso total que transmite a la carretera las llantas de un vehículo. Respecto de la configuración del vehículo, se define identificando, en su orden el camión rígido o el tracto-camión con la letra C, el Semiremolque con la letra S y el remolque con la letra R y especificando a continuación de cada letra el número de líneas de rotación de la unidad vehicular correspondiente.

Señala la disposición claramente lo expuesto así:

Art. 2 “c) Los semirremolques tendrán hasta tres líneas de rotación propias así: un eje simple, tipo S1; un eje tandem, tipo S2 o un eje tridem, tipo S3. Los dos primeros podrán colocarse a tracto-camiones tipos C2 y C3 y el ultimo solamente a tracto-camiones C3.

d) Los remolques podrán acoplarse a camiones rígidos tipo C2, C3 y C4 y tener dos llantas líneas de rotación propias conformadas por ejes simples tipo R2.”

Art. 4 señala la tabla del máximo peso bruto vehicular el cual establece para un articulado C2-S1 (27) Toneladas y para un articulado C2-S2 32) Toneladas.

La Ficha de homologación que determina las características del vehículo expedida por el Ministerio se ajusta a los parámetros jurídicos y técnicos para el automotor de características o referencia PTH1J y a la reglamentación de la época, en consecuencia, no existe irregularidad en la ficha de homologación otorgada al fabricante, hecho que no obstante no constituye la causa efecto generadora del accidente para justificar el medio de control de reparación directa.

Sobre el exceso de peso no basta con hacer referencias periodísticas sobre conjeturas a priori de las posibles causas del accidente automotriz, máxime cuando no se allegan razonamientos técnicos sobre la materia. Sin embargo, se observa que la empresa propietaria del automotor incurre en responsabilidad directa junto con el conductor del tractocamión, en primer lugar, por transportar en un vehículo con una capacidad autorizada en la ficha de homologación con un peso superior al permitido para un vehículo C2 (tracto-camión de 2 ejes), el cual no podía llevar enganchado a un Semiremolque 2S3 (tres ejes) sino máximo un 2S2 (dos ejes). Conforme la ficha de homologación. Lo cual configura el hecho de un tercero en la asunción de responsabilidad.

Reiteramos que vehículos de carga son homologados conforme las características del fabricante respecto al peso del automotor a comercializar, cosa distinta es que el propietario del automotor que, matriculado con unas condiciones y características específicas, haga uso de un Semiremolque no compatible con las características del tracto-camión o que de manera irresponsable efectúe modificaciones no autorizadas a su sistema de frenos o use el remolque de forma inapropiada.

De las pruebas aportadas es cierto que se evidencio suspensión de un eje del semi-remolque, lo anterior en contravía de la reglamentación expedida por el Ministerio mediante la Resolución 004100 de 2004.

No existe prueba de que la capacidad de carga reconocida en la homologación para los vehículos CHEVROLET KODIAK de referencia P7H1J presente inconsistencias o irregularidad alguna. Y mucho menos que esta sea la causante determinante del accidente de tránsito, lo cual se contradice con las pruebas aportadas con la misma demanda.

Las pruebas del proceso dan cuenta como hecho generador primero de un exceso de velocidad (Entrevistas), riesgo asumido en la conducción inadecuada del conductor fallecido, sumado a un mal mantenimiento del Semiremolque, y a modificaciones hechas por terceros a los sistemas de suspensión y freno del Semiremolque.

Obsérvese también como el informe ejecutivo del investigador de la Fiscalía General de la Nación, HELBERTH LEAO PRECIADO MENDEZ, concluyo como hipótesis delictiva que, el accidente fue causado al parecer por *“fallas mecánicas del vehículo de placas UFS-855 clase tracto camión marca Chevrolet Kodiak servicio público, color naranja, al parecer se hicieron modificaciones a su sistema de freno.”*

En este caso particular y concreto, para el cabezote del vehículo TRACTO-CAMION marca CHEVROLET KODIAK modelo 2003 fue matriculado en el Organismo de Tránsito de la Calera Cundinamarca y para el tráiler o SEMIREMOLQUE PLATAFORMA su carpeta actualmente se encuentra a cargo del Organismo de Tránsito de CUCUTA Norte de Santander, entidades del orden municipal que igualmente gozan de autonomía jurídica, administrativas y financiera, para los efectos de matrícula inicial o registro.

La infracción a la regulación normativa por parte del conductor y propietario del automotor causante del accidente, se encuentran debidamente establecidas mediante la **RESOLUCIÓN NÚMERO 0002308 12 AGOSTO DE 2014. "Por la cual se establecen medidas para el control de peso a vehículos de transporte de carga y se dictan otras disposiciones"**

Por tanto, de todo lo dicho, es claro que no se le puede imputar ninguna responsabilidad al Ministerio de Transporte en los lamentables hechos narrados en la demanda, porque la homologación no fue la causa del accidente, porque no somos Organismo de Tránsito, no somos autoridad de vigilancia y control, y porque nuestra función sobre la homologación se circunscribe a expedir la ficha técnica de homologación conforme la elabora y solicita el fabricante o importador para el vehículo a comercializar. Y por la sencilla razón que la causa efecto del accidente de tránsito no es un documento, sino las circunstancias de decisiones de terceros que modificaron las condiciones de frenado del Semiremolque y el conscientemente usar un Semiremolque S3 a sabiendas que la capacidad de carga y designación no le eran permitidas, aspecto que perfectamente debía conocer el propietario del tractocamión y su conductor.

La verdadera causa efecto del accidente de tránsito, se tratará entonces de la falla mecánica de un automotor de carga por modificación en el sistema de frenos conforme informe técnico realizado por investigadores de la Fiscalía General de la Nación como real causa del accidente. Sin duda también se observa violación por parte del conductor y empresa de transporte de los parámetros técnicos registrados

en la ficha de homologación tenida en cuenta para matrícula del automotor accidentado.

Y se refuta de esta manera contundente, que se contemple como causa del accidente una ficha de homologación aprobada por el Ministerio de Transporte al fabricante, en tanto es claro y contundente con las mismas pruebas aportadas por el demandante que el **error humano** es palpable y visible como causante del daño, en primer lugar porque tanto la empresa de transporte propietaria del automotor como el conductor son conocedores de los límites máximos de carga y peso, y son conocedores de que existe la prohibición de realizar alteraciones a los vehículos que afecten técnicamente su capacidad de carga o peso y son conocedores que los Semirremolques deben ser halados por los vehículos apropiados para ello, acorde a sus dimensiones y peso.

La reglamentación existente sobre esta materia prevé en estos casos como **primeros responsables a los terceros causantes del accidente por este tipo de hechos**; y en caso de derrames los remitentes y/o propietario de las mercancías que se transportan o el destinatario de la carga, la empresa de transporte y el propietario o conductor del vehículo, como se argumentó conceptual y normativamente en la contestación de la demanda.

Pretende la demanda de reparación directa, que se declare responsable entre otros al Ministerio de Transporte de todos los daños patrimoniales, morales, y perjuicios causados a los demandantes, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 15 de marzo de 2015 en el que se argumenta falla en el servicio vial de las entidades públicas demandadas de manera generalizada por acción u omisión por sobrecarga, fallas mecánicas y violación a las normas de tránsito al suspender uno de los ejes traseros del tráiler. Pero olvida mencionar el accionante que estas imprevisiones más que omisiones, fueron asumidas de manera directa por el conductor y propietario del tractocamión al trasgredir las disposiciones relacionadas con el peso y modificar de forma no autorizada las características técnicas del Semiremolque.

Conforme la normativa expuesta no se trata de una responsabilidad funcional del Ministerio de Transporte lo cual rompe el nexo causal funcional y la deprecada falla en el servicio de este, por cuanto la homologación no es una causa del hecho generador del accidente, y además esta no reviste de ilegalidad. En relación con la vía donde ocurrió el accidente, se debe decir que el Ministerio desde el año 1967 no construye ni efectúa mantenimientos de obras de ninguna naturaleza, ni es el encargado de los cierres preventivos y mucho menos del control de la vía, ni del control y vigilancia de las mercancías, ni del control del peso de los automotores de carga. Tampoco ha infringido las disposiciones de homologación y en particular de peso como se evidencia de la normativa transcrita, todo lo contrario, ha reglamentado lo que le correspondía hacer en su función reguladora.

De la situación fáctica no obstante si se puede concluir que unos terceros con conocimiento de la capacidad de carga del TRACTOCAMION usaron un Semiremolque de tres ejes 2S3, el cual superaba la capacidad de carga y enganche, así como del peso del automotor siniestrado. Generando igualmente a su cuenta y riesgo, modificaciones a los sistemas de frenos del remolque, sin autorización y modificando las características reconocidas y aprobadas para el mismo.

Se condujo el vehículo además según las pruebas del proceso con exceso de velocidad, lo cual sumado a las conclusiones anteriores constituyen una causa efecto incuestionable de responsabilidad exclusiva de unos terceros, quienes asumieron este riesgo por su propia imprudencia, a sabiendas de las inconsistencias señaladas, adicionalmente el hecho del derrame de material viscoso antifricción, si bien no estaba catalogado como sustancia peligrosa, no se tomaron las medidas necesarias para su contención oportuna según se desprende de los informes de los pormenores del accidente de la concesión.

En estos hechos en consecuencia el Ministerio no solo, no tiene participación o injerencia pues el reconocimiento del peso aprobado en la homologación no es la causa del accidente, sino el mal uso o uso inadecuado del automotor por los terceros propietario y conductor del tractocamión, excediendo las propias capacidades autorizadas, tampoco tiene participación alguna en relación con la vía, ni el contrato de concesión de la vía y en conclusión estos hechos no tienen ningún vínculo con el aspecto funcional del Ministerio de Transporte.

Es fundamental indicar, que funcionalmente el MINISTERIO DE TRANSPORTE: Es un organismo eminentemente regulador, planificador y normativo en el área de transporte y en la actualidad carece totalmente de funciones de tipo operativo, o de conservación, reparación y mantenimiento de vías de cualquier orden y tampoco es el encargado del control de las mismas y los automotores que hacen uso de estas, pues no es autoridad de control y vigilancia, lo que le confiere en su favor el reconocimiento de la excepción **previa de falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho**.

Por lo expuesto no es cierto que el Ministerio de Transporte sea responsable de los perjuicios que presuntamente ha sufridos por la parte actora, en hechos ocurridos en accidente de tránsito por el relacionado.

PRUEBAS

DOCUMENTALES APORTADAS:

- Copia de la demanda, cuyo proceso figura con el radicado 110013336 031 2019 00039 00, el cual cursa en el Juzgado 31 Administrativo del Circuito de Bogotá, junto con la copia de la subsanación y auto admisorio.
- Formato homologación FTH-002 del 22 de diciembre de 1997 ficha No. AA-2306
- Certificación General Motors.
- Informe de accidente elaborado por el concesionario de la vía
- Formato homologación AA 4844.
- Informe policivo y de accidente de tránsito
- Declaración de importación.

PETICIONES DE LA PARTE DEMANDADA

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

1. Sobre las pretensiones de la demanda

Solicito que se nieguen las pretensiones de la demanda y se condene en costas al demandante.

2. Peticiones propias de la demanda

De conformidad con los argumentos contenidos en la presente contestación, solicito respetuosamente se declaren probadas:

2.1. Las excepciones propuestas.

2.2. Solicito se me reconozca personería jurídica dentro del presente proceso

ANEXOS

- a) Poder otorgado por el jefe de la Oficina Jurídica, con sus respectivos soportes, en 6 folios.

NOTIFICACIONES

La Señora Ministra y su apoderada recibirán notificaciones en la secretaria de su Despacho o en la sede del Ministerio de Transporte Calle 24 No. 62-49 Piso decimo, Centro Comercial Gran Estación II Costado Esfera, de la ciudad de Bogotá D.C., y/o a los correos electrónicos.

notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co

arodriguezv@mintransporte.gov.co

Atentamente,



ANGELICA MARIA RODRÍGUEZ VALERO

C.C. No. 52.201.738 de Bogotá

T.P. 142.632 del C.S.J.