



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

ISO 9001:2015



Certificado No. SG 2017000632 A

Doctora:  
MARIA MAGDALENA GARCIA BUSTOS  
Juez  
Juzgado Quinto Administrativo del Circuito  
Cartagena – Bolívar  
E. S. D.



ASUNTO: CONTESTACIÓN DE DEMANDA  
REFERENCIA: MEDIO DE CONTROL DE REPARACION DIRECTA  
DEMANDANTE: CARMEN CECILIA BURGOS CORREA Y OTROS  
DEMANDADO: NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS  
RADICADO: 13-001-33-33-005-2019-00014-00

ANDRES FELIPE RENGIFO VALDERRAMA, mayor de edad, domiciliado en Bogotá, D.C., identificado con cédula de ciudadanía No 94.073.808 expedida en Cali (Valle del Cauca), abogado en ejercicio con Tarjeta Profesional No. 243.348 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en calidad de apoderado del Ministerio de Transporte, según poder debidamente conferido por la Jefe de la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte el cual anexo; y estando dentro de los términos de ley, me permito presentar escrito de CONTESTACIÓN A LA DEMANDA, por lo cual solicito el otorgamiento de personería conforme al poder aportado para actuar dentro del presente proceso, basado en las siguientes consideraciones:

Esquema de contestación de la demanda; Pronunciamiento:

- I. Frente a las pretensiones.
- II. Frente a los hechos u omisiones expuestos en la Demanda.
- III. Excepciones de la parte demandada.
- IV. Pruebas.
- V. Fundamentación fáctica y Jurídica de la Defensa.
- VI. Peticiones de la parte demandada.
- VII. Anexos.
- VIII. Notificaciones.

#### I. FRENTE A LAS PRETENSIONES.

Me opongo a todas y cada una de las pretensiones de la demanda por carecer de fundamento legal y fáctico con relación al Ministerio de Transporte, de conformidad con los argumentos que se expondrán en 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, como se demostrará, el terrible suceso tuvo objeto de las presentes diligencias tuvo su génesis en el actuar ilegal de JOSE CORREA PINTO PERSONA NATURAL al prestar un servicio de transporte que no se encontraba autorizado, empleando todos los medios para que las autoridades fluviales no se percataran de dicha situación, solicitando en consecuencia sean negadas en su totalidad las



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



2

pretensiones elevadas por las partes demandantes respecto de este Ministerio, por cuanto esta cartera no tiene ningún tipo de responsabilidad en el accidente relacionado en los hechos; pues de lo expresado en la demanda y los documentos allegados, NO se permite establecer que exista una responsabilidad a cargo de esta cartera ministerial y, por el contrario, de los mismos se tiene que la responsabilidad radica exclusivamente en el propietario de las embarcaciones "EL ARCA DE NOE" y el "SAMARITANO", la primera que desempeñaba las funciones de Bote y la segunda de Remolcador, que dolosamente y sin permiso de operación, salieron desde la Jurisdicción del Municipio de San Pablo – Bolívar, encallando la embarcación por deficiente maniobrabilidad en la mitad del río Magdalena, creando un movimiento que causó que los vehículos rodaran, ya que no se encontraban asegurados dentro de la embarcación, en los términos que exige la Resolución No. 0000668 de 1999, lo que reitera el mal proceder y responsabilidad endilgable al propietario o propietarios de las embarcaciones, pues reitérese, además de no encontrarse habilitados para prestar dicho servicio, salieron de un lugar alejado de la Inspección Fluvial de Barrancabermeja como lo es San Pablo, ubicado a 49.2 Km aproximadamente de dicha inspección fluvial, trayecto que realiza el inspector y que según su manifestación corresponde a una (1) hora en chalupa, verificación que específicamente para la fecha de los hechos resultaba imposible prever sin la colaboración de las autoridades de policía ubicadas en dicho lugar.

Así las cosas, sin mayor dificultad se encuentra que no se puede atribuir responsabilidad al Ministerio de Transporte, pues el desafortunado deceso obedeció a terceros quienes fueron los únicos causantes del daño.

PRIMERA: Me opongo rotundamente a cualquier tipo de declaración de responsabilidad administrativa, extracontractual o de declaratoria de presunta falla en el servicio, frente a los hechos ocurridos el día 10 de noviembre de 2016, donde lamentablemente se presentó el deceso del señor OSCAR DURAN PINTO, en los hechos ocurridos en el río Magdalena, en el Municipio de San pablo – Bolívar.

SEGUNDA: Me opongo a cualquier tipo de declaración de responsabilidad administrativa y extracontractual por los supuestos perjuicios reclamados en la demanda por concepto de daños morales, subjetivos y objetivos, actuales y futuros en favor de los demandantes CARMEN CECILIA BURGOS CORREA, OSCAR FERNANDO DURAN BURGOS, ANYI MARCELA DURAN BURGOS, NATHALY SOFIA DURAN BURGOS, GILBERTO DURAN PINTO, MERY DURAN PINTO, OLGA DURAN PINTO, YOLANDA DURAN PINTO, LIGIA DURAN DE GOMEZ, NELSON DURAN PINTO, SANDRA MILENA DURAN PINTO, toda vez que la responsabilidad aquí endilgada recae exclusivamente a terceros quienes fueron los únicos causantes del daño.

TERCERA: Me opongo a cualquier tipo de condena por los supuestos perjuicios a la intensidad del daño causado, al daño a la vida en relación reclamados por el apoderado en favor de los demandantes CARMEN CECILIA BURGOS CORREA, OSCAR FERNANDO DURAN BURGOS, ANYI MARCELA DURAN BURGOS, NATHALY SOFIA DURAN BURGOS, toda vez que se reitera que la responsabilidad aquí endilgada recae exclusivamente en terceros responsables de dicho daño.

CUARTA: Me opongo a cualquier tipo de condena por perjuicios materiales (lucro cesante consolidado – lucro cesante futuro), a favor de CARMEN CECILIA BURGOS CORREA, OSCAR FERNANDO DURAN BURGOS, ANYI MARCELA DURAN BURGOS, NATHALY SOFIA DURAN BURGOS, por el lamentablemente deceso del señor OSCAR DURAN PINTO, responsabilidad únicamente de los terceros propietarios de las embarcaciones el ARCA DE NOE y EL SAMARITANO.





La movilidad  
es de todos

Mintransporte



3

QUINTA: Me opongo a esta pretensión, en primer lugar porque la fecha relacionada se encuentra mal escrita, teniendo en cuenta que el desafortunado episodio tuvo lugar el 10 de noviembre de 2016 y no el "11 de septiembre de 2013", como erróneamente se relaciona en el escrito de demanda, y adicionalmente no se acredita ni se prueba la existencia de responsabilidad alguna en contra del Ministerio de Transporte, con ocasión a ninguno de los perjuicios relacionados en los numerales anteriores, pues es claro que la responsabilidad endilgada en el presente proceso recae exclusivamente al actuar ilegal de los propietarios de las embarcaciones el ARCA DE NOE y EL SAMARITANO.

SEXTA y SEPTIMA: Me opongo a esta pretensión, teniendo en cuenta que no se encuentra acreditada la responsabilidad de esta cartera Ministerial, con los hechos planteados.

## II. FRENTE A LOS HECHOS U OMISIONES.

PRIMERO. Es cierto que el señor OSCAR DURAN PINTO falleció el 10 de noviembre de 2016, según se desprende de la inspección técnica a cadáver No. 136706001122201680173 de la misma fecha, en la que se establece que el cuerpo fue hallado en la embarcación denominada el ARCA DE NOE, anclada al puerto del barrio La Sierra, cadáver hallado entre la parte delantera del vehículo de placas SOZ 129, y la parte trasera del vehículo de placas SSY574.

SEGUNDO. Aparentemente es cierto, resaltándose que de la diligencia relacionada en el numeral anterior se desprende que el cuerpo fue encontrado en la embarcación denominada el ARCA DE NOE.

TERCERO. No me consta la actividad desarrollada por el occiso.

CUARTO. No me consta el desplazamiento efectuado por el occiso.

QUINTO. No me consta el desplazamiento, ni el contrato de transporte supuestamente suscrito efectuado por el occiso.

SEXTO. Es cierto que el servicio de transporte fluvial se desarrolle en dichos sectores, resaltándose que se realiza en un amplio margen del río Magdalena, generándose un claro inconveniente para el control de aquellas embarcaciones que operan de manera ilegal.

SEPTIMO. NO me consta el supuesto servicio contratado, teniendo en cuenta que la persona natural CORREA PINTO JOSE, no se encontraba autorizado para ejercer dicha actividad, como tampoco se evidencia documento que acredite dicha situación, me atengo a lo que se pruebe en el proceso.

OCTAVO. No me consta y me atengo a lo que se pruebe en el proceso.

NOVENO. No me consta y me atengo a lo que se pruebe en el proceso.

DECIMO. Es cierto, de conformidad con lo plasmado en el informe técnico de necropsia médico legal allegado con la demanda.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



4

DECIMO PRIMERO. Es cierto, que la prestación del servicio público de transporte fluvial, está sujeta a la expedición de la habilitación y permiso de operación, de conformidad con lo estipulado en los artículos 11 y 16 de la Ley 336 de diciembre de 1996 y de conformidad con lo preceptuado en el numeral 15.7 del artículo 15 del decreto 087 del 17 de enero de 2011, faculta al subdirector de transporte para los permisos de operación.

DECIMO SEGUNDO. Es cierto, de conformidad con lo observado de la Resolución No. 0001607 del 15 de mayo de 2013, mediante la cual se renueva el permiso de operación por espacio de tres años, es decir hasta el 27 de julio de 2016 y posteriormente con Resolución No. 0005052 del 25 de noviembre de 2016, "*Por la cual se renueva el permiso de operación, a la persona natural CORREA PINTO JOSE, con NIT 5671270-9 para prestar servicio público de Transporte Fluvial de Carga General y Transbordo*", se renovó el permiso desde el 14 de diciembre de 2016, fecha en que fue notificado el acto administrativo a la persona natural CORREA PINTO JOSE.

DECIMO TERCERO. Es parcialmente cierto, siendo necesario resaltar que para el presente caso es necesario el apoyo de las demás autoridades fluviales para hacer efectiva la función de inspección, vigilancia y control, pues no se puede pedir el control total de las embarcaciones que desarrollan de manera ilegal su actividad, en el entendido que son innumerables los posibles lugares de donde pueden salir estas embarcaciones, siendo necesaria la articulación con la Policía Nacional – entidad territorial.

DECIMO CUARTO. No es cierto, son consideraciones efectuadas por el apoderado de los demandantes.

DECIMO QUINTO. En lo que tiene que ver con el literal (a), es cierto, pues el propietario de las embarcaciones EMPRESA CORREA PINTO JOSE PERSONA NATURAL o JOSE CORREA PINTO, es responsable del accidente en que falleció el señor OSCAR DURAN PINTO, pues el tripulante de las embarcaciones fue imprudente, actuó con impericia y negligencia, en razón a sus maniobras provocó que se encallara el ferri o transbordador fluvial cuando navegaba sobre el río magdalena.

Adicionalmente es cierto, como se evidenció del accidente, que los vehículos no se encontraban con los amarres o seguros establecidos en el numeral 31 del artículo 7º de la Resolución No. 0000668 del 13 de abril de 1999, en la que se determina expresamente: que para dicha actividad es necesario "*contar con un número suficiente de cuñas de atraque que garanticen la inmovilidad de los vehículos durante la travesía*", e igualmente se desprende de la inspección técnica realizada al cadáver No. 136706001122201680173 del 10 de noviembre de 2016, en la que se establece que el cuerpo fue hallado en la embarcación denominada el ARCA DE NOE, anclada al puerto del barrio La Sierra, entre la parte delantera del vehículo de placas SOZ 129, y la parte trasera del vehículo de placas SSY574.

En lo que tiene que ver con el literal (b), No es cierto en la forma en que lo plantea el apoderado de los demandantes, pues si bien el inspector ejerce la inspección, vigilancia y control en los términos de la Ley 1242 de 2008 como autoridad fluvial, no es menor cierto como lo establece la misma normativa en su parágrafo 3º que dicha actividad debe ser apoyada por todas la autoridades civiles, militares y policivas existentes en el territorio de la





La movilidad  
es de todos

Mintransporte



5

jurisdicción de la autoridad fluvial o de quien haga sus veces, siendo imperativo el apoyo necesario para el cumplimiento de dichas funciones, y adicionalmente dicha norma incluye a los demás empleados oficiales que ejerzan funciones en los puertos fluviales, situación creada por el legislador teniendo en cuenta el flagelo de la ilegalidad y la dificultad real que se presenta para controlar dicha situación.

El hecho de haber efectuado visita e inspección a las embarcaciones el día 26 de julio de 2016, no quiere decir que se haya encontrado indicios de su actividad ilegal, expidiéndose inspección técnica en el ámbito de sus funciones, como se evidencia del oficio MT- 4130-2-042 del 21 de agosto de 2018, en razón a la solicitud presentada por el señor correa pinto de renovación de permiso de operación radicada el 20 de agosto de 2016, como se desprende de la Resolución 0005052 del 25 de noviembre de 2016.

Así las cosas, y teniendo en cuenta que las embarcaciones comprometidas en el presente caso no se encontraban autorizadas para ninguna actividad fluvial, mal se podría endilgar responsabilidad a este Ministerio por no tener conocimiento de las actividades irregulares realizadas a espaldas de la misma, situación compleja para tener conocimiento por parte de este ente de control.

Respecto a lo relacionado en el literal (c), no es cierto, toda vez que ni el Ministerio de Transporte ni la Superintendencia de Puertos y Transporte conocían del actuar irregular de las embarcaciones en cuestión, pues la misma no contaba con permiso de operación para la fecha, valiéndose de los medios para materializar una actividad contraria a la ley y a los ojos de la autoridades, lo que configura claramente una responsabilidad exclusiva de la persona natural denominada JOSE CORREA PINTO.

En lo que tiene que ver con lo relacionado en el literal (d), me atengo a lo probado en el proceso.

En cuanto a lo señalado en el literal (e), es cierta la responsabilidad endilgada a la ASEGURADORA LA PREVISORA S.A., COMPAÑÍA DE SEGUROS, en virtud de la póliza de responsabilidad civil extracontractual adquirida por CORREA PINTO JOSE, plenamente aplicable al caso concreto, teniendo en cuenta su vigencia.

En lo relacionado en el literal (f), es cierto, toda vez que las embarcaciones comprometidas al momento de tener el permiso de operación lo hacían desde el municipio y la misma tiene su domicilio en el mismo.

DECIMO SEXTO. Aparentemente es cierto, como se evidencia de los documentos allegados con la demanda.

DECIMO SEPTIMO. Aparentemente es cierto, como se evidencia de los documentos allegados con la demanda.

### III. EXCEPCIONES.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



6

Además de todas aquellas que de conformidad con el artículo 175 del Código Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo encuentre probadas el Honorable Juez, y las que para el efecto señale el CGP propongo las siguientes:

### 3.1. 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, 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 tampoco identifica a lo largo de su escrito de demanda, ni de ella se pueden concluir, ninguno de los elementos de responsabilidad que deben estar presentes cuando se instaura la acción de reparación directa frente al Ministerio, le basta con enunciar en los fundamentos de derecho que: el accidente es resultado de una falla en la prestación del servicio público por parte de las entidades demandadas, debido a la supuesta falta de inspección, vigilancia y control por parte del ministerio y entidades adscritas, cuando claramente para el presente caso se evidencia que la responsabilidad recae en el propietario de las embarcaciones "EL ARCA DE NOE" y el "SAMARITANO", que dolosamente y sin permiso de operación, salieron desde la Jurisdicción del Municipio de San Pablo – Bolívar, encallando en la mitad del río Magdalena, creando un movimiento que causó que los vehículos rodaran, ya que no se encontraban asegurados dentro de la embarcación en los términos exigidos en la Resolución No. 0000668 de 1999, lo que reitera el mal proceder y responsabilidad endilgable al propietario o propietarios de las embarcaciones, por lo cual se debe hacerse efectiva la póliza tomada por el demandado.

Por otro lado, reitérese que además del hecho de no encontrarse habilitados para prestar dicho servicio, salieron de un lugar alejado de la Inspección Fluvial de Barrancabermeja, como lo es San Pablo, ubicado a 49.2 Km aproximadamente, trayecto que realiza el inspector fluvial en una (1) hora en chalupa, dificultando así el control de salida de la embarcación ilegal, configurándose como imperativa la colaboración de las autoridades de policía ubicadas en dicho lugar.

Así las cosas, sin mayor dificultad se encuentra que no se puede atribuir responsabilidad al Ministerio de Transporte, pues el desafortunado deceso obedeció a terceros quienes fueron los únicos causantes del daño.

Ahora No basta afirmar una supuesta falta de inspección y vigilancia, cuando es necesario resaltar que este Ministerio siempre ha cumplido sus funciones con aquellas embarcaciones que cuentan con su correspondiente permiso de operación, siendo lógica la solicitud de apoyo





La movilidad  
es de todos

Mintransporte



a las demás autoridades en revisión de aquellas que no cumplen con los requisitos de ley. Así las cosas, no es posible probar que dicha situación fáctica sea la causante del daño, siendo necesario probar la existencia del daño en su verdadera relación causa efecto, por ejemplo el actuar irregular del propietario de las embarcaciones, el ocultar su actividad y desarrollarla desde lugares que se dificulten su observancia y la falta de apoyo de la policía y autoridades marítimas que hacen parte del sector y lógicamente la máxima autoridad municipal.

De las pruebas allegadas y de los hechos relacionados, no cabe margen de duda que la responsabilidad es toda del propietario de las embarcaciones, que no solo sale sin autorización, sin permiso de zarpe, sin reunir los requisitos de seguridad para los vehículos que transportaba, sino adicionalmente pretermitió que el occiso se encontrara ubicado en un lugar de riesgo, cuando la norma establece que las personas deben ubicarse en lugares que no atenten contra su seguridad, se insiste en la responsabilidad única de este actor, lo que confirma sin lugar a dudas que nos encontramos frente a un hecho concurrente de un tercero.

Por ello, como hecho probable del accidente, sin duda lo constituye la impericia del tripulante de la embarcación que por su actividad genero el encallamiento de la embarcación ocasionando el fatal accidente que ocasionó el deceso del señor OSCAR DURAN PINTO.

Es de resaltar que en la demanda se individualiza claramente quien tiene la función inspección, vigilancia y control, sin que ello implique responsabilidad, pues cada caso se debe analizar de manera individual, teniendo en cuenta las circunstancias fácticas descritas a lo largo del escrito, que demuestran que JOSE CORREA PINTO actuó de manera desmedida y a espaldas de las entidades de control, configurándose un rompimiento de un nexo causal con esta entidad.

De acuerdo con lo expuesto en el capítulo de defensa, es claro que la misma ley le ha asignado la función a este Ministerio y a la Superintendencia de puertos y transporte como autoridades fluviales de ejercer control, pero este control va de la mano de las demás entidades mancomunadamente para la consecución de sus funciones geográficamente hablando. En ese sentido se reitera que dicho control debe ser ejercido en el presente asunto por las autoridades de policía y el municipio de san pablo, siendo necesario recordar el domicilio del demandado, donde ha ejercido su operación por mucho tiempo, resaltando en este punto lo establecido en el parágrafo 3º del artículo 11 de la Ley 1242 de 2008, en el que expresamente se establece que la Policía Nacional o quien haga sus veces debe apoyar al Ministerio de Transporte en dicha función, por lo tanto está sola razón de orden legal en si misma genera el rompimiento del nexo causal de los hechos respecto del Ministerio de Transporte y en consecuencia, no hay responsabilidad que se pueda predicar o imputar a mi defendido Ministerio de Transporte a título de falla en el servicio.

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

No existe responsabilidad de ninguna naturaleza en mi representada respecto del caso ahora impetrado. Por cuanto como se ha venido insistiendo, el accidente se generó por la ilegalidad protagonizada por el la EMPRESA CORREA PINTO JOSE PERSONA NATURAL o JOSE CORREA



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



PINTO, al prestar un servicio de transporte ilegal, sin permiso de zarpe, sin el lleno de los requisitos de ley para la prestación del servicio en el evento en que estuviera habilitado para ello, y adicionalmente la omisión por parte de la autoridad municipal de San Pablo – Bolívar y por ende de la Policía Nacional.

Así las cosas, el Ministerio de Transporte se encuentra desligado de cualquier responsabilidad por lo expresado en líneas precedentes.

### 3.3. HECHO DE UN TERCERO.

El desafortunado suceso de la muerte del señor OSCAR DURAN PINTO, tuvo lugar con ocasión a la ilegalidad de la actividad desarrollada por JOSE CORREA PINTO persona natural, toda vez que las embarcaciones “EL ARCA DE NOE y el “SAMARITANO”, no contaban con permiso de operación, no contaban con permiso de zarpe, ni contaban con los requisitos mínimos de seguridad establecidos en la Resolución No. 0000668 de 1999, dejando entre ver el mal proceder y responsabilidad endilgable al propietario, pues reitérese, además de no encontrarse habilitados para prestar dicho servicio, salieron de un lugar alejado de la Inspección Fluvial de Barrancabermeja, como lo es San Pablo, ubicado a 49.2 Km aproximadamente, trayecto que corresponde a una (1) hora en chalupa para el inspector fluvial, gestión que para la fecha de los hechos resultaba imposible prever por el funcionario, por lo cual mal se podría endilgar responsabilidad a la omisión de sus funciones, sin la colaboración de las autoridades de policía ubicadas en dicho municipio.

Así las cosas, sin mayor dificultad se encuentra que no se puede atribuir responsabilidad al Ministerio de Transporte, pues el desafortunado deceso, pues dicha situación obedeció a terceros quienes fueron los únicos causantes del daño.

En esta misma línea, 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 la persona o entidad que obra como demandada dentro del mismo.

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

La exterioridad que se exige de la causa del daño para que pueda ser considerada extraña a la entidad demandada es una exterioridad jurídica, en el sentido de que ha de tratarse de un





La movilidad  
es de todos

Mintransporte



suceso o acaecimiento por el cual no tenga el deber jurídico de responder la accionada, en esta caso el Ministerio de Transporte.

En ese orden de ideas, resulta dable concluir que dicha causal eximente de responsabilidad tiene plenos efectos liberadores respecto de la responsabilidad estatal del Ministerio de Transporte, ya que jurídicamente no tiene injerencia ni en el accidente, como tampoco era previsible prever la salida de dichas embarcaciones el 10 de noviembre de 2016, máxime cuando las demás autoridades que si se encuentran ubicadas en el sitio del que partieron las embarcaciones nunca informaron del particular a la autoridad fluvial nacional.

### 3.4. INEXISTENCIA DE FALLA EN EL SERVICIO.

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, esta situación se presenta cuando el Estado o uno de sus agentes incurre por acción u omisión en la presencia u omisión de actos a los cuales se encuentra por ley obligado a 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 de que este, 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

De conformidad con el Decreto 2689/1988 y con la resolución 3388 de 2000, vigentes para la fecha de los hechos, se tiene que es cierto que les correspondía a los inspectores fluviales: a) expedir patentes de navegación, b) autorizar el Zarpe de las embarcaciones que encontrara aptas para la navegación y transporte de personas, c) en general, efectuar revisiones de tipo técnico y conceptuar sobre las mismas, d) y *Coordinar y controlar los puertos y vías fluviales a cargo de la Nación y coordinar con la policía fluvial el apoyo para el control de la navegación fluvial.*

Así las cosas y como quiera que las embarcaciones el arca de noe y el samaritano no contaban desde el 26 de julio de 2016 con permiso de operación, no se evidencia omisión por parte de este Ministerio en su función de inspección, pues era muy difícil controlar la salida de estas embarcaciones desde cualquier rivera del río magdalena, trasladándose la responsabilidad de informar sobre el particular a las autoridades del municipio de donde salieron las mismas, y adicionalmente por que el domicilio principal de la persona natural es en dicho municipio. Es en este entendido que tanto la policía nacional como las autoridades municipales debieron informar a la autoridad fluvial del particular para que el ministerio tomara las acciones a que hubiere lugar.

Finalmente se debe tener en cuenta que el zarpe no fue autorizado por el inspector, es decir esta cartera no tuvo la posibilidad de efectuar la revisión técnica de la embarcación, en efecto las embarcaciones donde se generó el terrible suceso, nunca solicitó autorización para el zarpe pues ni siquiera estaba autorizada para navegar en aguas del río Magdalena.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



El Zarpe, entendido como la partida de la embarcación de un puerto, no se hizo desde el puerto en que tiene asiento físico la inspección fluvial, sino desde el embarcadero al margen del río Magdalena ubicado en el municipio de Puerto Wilches conocido como Curumuta.

Lo que hace físicamente imposible para el inspector fluvial, verificar que una embarcación partía en las condiciones en las que partió el arca de Noé y el samaritano,

Ahora, existe una función referida al control de la navegación como tal (resolución 3388/00 y Ley 1242/08). No obstante debe entenderse que este control se hace desde las herramientas con que se cuenta. Así las cosas, no puede entenderse que este Ministerio haya omitido la materialización de sus funciones pues dicha situación no se encuentra demostrada.

### 3.5. 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 previsión, y cuidado del conductor accidentado.

Por las razones anotadas se reitera que el Ministerio debe ser absuelto de cualquier tipo de responsabilidad, declararse probada la excepción de ROMPIMIENTO DEL NEXO CAUSAL, INEXISTENCIA DE LA POSIBLE OBLIGACION Y POR ENDE DE LA RESPONSABILIDAD POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, HECHO DE UN TERCERO e INEXISTENCIA DE FALLA EN EL SERVICIO. Y las demás señaladas en el presente escrito contestatorio.

Declaradas estas excepciones a favor del Ministerio se pide archivar las diligencias en su contra.

## IV. PRUEBAS.

### 4.1. Documentales:

1. Las que obren en el proceso.
2. Se aporta copia de oficio MT 4130-2-042 del 21 de agosto de 2018, mediante el cual se da respuesta a derecho de petición y en el que se informa de la visita e inspección técnica a las embarcaciones arca de Noé y samaritano.
3. Copia del oficio No. 20184120351111 del 03 de septiembre de 2018, mediante el cual se remite copia solicitadas y se establece que para el 10 de noviembre de 2016, se informó que si se encontraba vigente la patente de navegación.
4. Copia de las Resoluciones 0005052 del 25 nov 2016, 0001607 del 15 de mayo de 2013, Resolución 001325 del 6 de abril de 2009.
5. Copia del oficio radicado ante la Inspección Fluvial de Barrancabermeja, solicitando renovación de permiso de operación.





La movilidad  
es de todos

Mintransporte



#### 4.2. Testimoniales:

1. Se solicita la recepción del testimonio del señor Wilson de J. Ospina Sánchez, en su calidad de Inspector Fluvial de Barrancabermeja, para efectos de establecer los antecedentes reales de la inspección, vigilancia y control en dicho sector para la fecha de los hechos, adicionalmente para imprimir mayor claridad de las funciones, actividades y dificultades que se presentan en el desarrollo de dicha actividad. Todo en aras de obtener la claridad necesaria para emitir fallo de instancia. El testigo puede ser citado en la Carrera 1 con Calle 53 Esquina, Terminal Fluvial Yuma Of No. 2. Móvil: 3143339039.

#### V. FUNDAMENTACIÓN FÁCTICA Y JURÍDICA DE DEFENSA.

En este punto se reitera que el terrible suceso tuvo lugar con ocasión a la ilegalidad protagonizada por JOSE CORREA PINTO persona natural, al prestar un servicio de transporte que no se encontraba autorizado, empleando todos los medios para que las autoridades fluviales no se percataran de dicha situación.

Así las cosas, es dable establecer esta cartera no tiene ningún tipo de responsabilidad en el accidente donde murió el señor OSCAR DURAN PINTO, pues de lo expresado en la demanda y las pruebas allegadas, no se permite establecer que exista una responsabilidad por parte de esta cartera ministerial y, por el contrario, de los mismos se tiene que el responsable fue el propietario de las embarcaciones "EL ARCA DE NOE" y el "SAMARITANO", la primera que desempeñaba las funciones de Bote y la segunda de Remolcador, que dolosamente y sin permiso de operación, salieron desde la Jurisdicción del Municipio de San Pablo – Bolívar, encallando la embarcación en la mitad del río Magdalena, creando un movimiento que causó que los vehículos rodaran, ya que no se encontraban asegurados dentro de la embarcación en los términos exigidos en la Resolución No. 0000668 de 1999, lo que reitera el mal proceder y su responsabilidad.

Se resalta que las embarcaciones, además de no encontrarse habilitadas para prestar el servicio de transporte, salieron de un lugar alejado de la Inspección Fluvial de Barrancabermeja, concretamente a 49.2 Km aproximadamente, situación que no permitía que el inspector fluvial se diera cuenta de tal situación, máxime cuando las autoridades de policía nunca informaron de la actividad desarrollada por las embarcaciones.

Por lo anterior y de conformidad con la normatividad que se procede a relacionar, se encuentra que no se puede atribuir responsabilidad al Ministerio de Transporte, pues el desafortunado deceso obedeció a terceros quienes fueron los únicos causantes del daño.

Para este análisis, es menester conocer las normas que reglamentan las funciones del Inspector fluvial, así:

DE LA LEY 1242 DE 2008.

Sobre el particular el articulado de la precitada normativa establece:



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



12

La autoridad fluvial nacional es ejercida por el Ministerio de Transporte, quien define, orienta, vigila e inspecciona la ejecución de políticas en el ámbito nacional de toda la materia relacionada con la navegación fluvial y las actividades portuarias fluviales. El Ministerio de Transporte y las entidades del Sector Transporte promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en el presente código.

Corresponde a la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa ejercer su potestad legal y reglamentaria sobre las naves y artefactos navales marítimos tanto nacionales como extranjeras que realicen tránsito en vías fluviales. Así mismo, le corresponde expedir el documento de cumplimiento a las instalaciones portuarias ubicadas en áreas fluviales que reciban tráfico internacional marítimo que hayan acatado los requisitos y requerimientos del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, PBIP.

Las Inspecciones Fluviales expedirán zarpes a embarcaciones fluviales únicamente para navegación por vías fluviales.

PARÁGRAFO 1o. La vigilancia y control que realiza el Ministerio de Transporte a través de las Inspecciones Fluviales, se refiere al control de la navegación, las condiciones técnicas y de seguridad de las embarcaciones y aptitud de la tripulación, con el apoyo de la Policía Nacional o quien haga sus veces.

Sin perjuicio de las atribuciones que corresponden al Ministerio de Transporte y a sus Inspecciones Fluviales según la ley, la Dirección General Marítima DIMAR del Ministerio de Defensa Nacional y la Armada Nacional ejercerán el control del tránsito fluvial, en los últimos 27 kilómetros del río Magdalena y en la bahía de Cartagena.

PARÁGRAFO 2o. La Inspección Fluvial de una jurisdicción o quien haga sus veces conocerá también de aquellas vías fluviales contenidas en la misma cuenca hidrográfica donde no exista Inspección fluvial.

PARÁGRAFO 3o. Todas las autoridades civiles, militares y policiales existentes en el territorio de la jurisdicción de la autoridad fluvial, o de quien haga sus veces, a requerimiento de estas, les prestarán el apoyo que fueren necesarios, para el cumplimiento de sus funciones. Igualmente los demás empleados oficiales que ejerzan funciones en los puertos fluviales, deberán colaborar con la autoridad fluvial. (Subrayado y negrita fuera del texto original)

DECRETO 2689 DE 1988 POR EL CUAL SE REFORMA EL ESTATUTO NACIONAL DE NAVEGACION FLUVIAL:

*“Artículo 11. Matrícula de una embarcación es la inscripción en el libro de registro de matrícula de la Intendencia Fluvial, Inspección Fluvial o dependencia autorizada en que conste el origen de la embarcación y su propiedad.*

*Artículo 13. Patente de Navegación es el documento expedido por las Intendencias Fluviales o dependencias autorizadas, al armador por el cual se autoriza a la embarcación para navegar en una vía fluvial.*



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



13

Artículo 56. La autoridad Fluvial Nacional será ejercida por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, a través de la Dirección de Navegación y Puertos y sus dependencias, la cual desarrollará sus funciones y atribuciones en los puertos y vías de su jurisdicción para vigilar el cumplimiento de las normas correspondientes, con las excepciones de orden legal.

La autoridad fluvial en cada puerto se ejercerá por el respectivo Intendente, Inspector, Visitador Fluvial o por quien haga sus veces. Los conflictos de competencias entre autoridades fluviales del Ministerio de Obras Públicas y Transporte serán dirimidos por el Director de Navegación y Puertos. Los conflictos de competencia entre autoridades fluviales y marítimas serán dirimidos en cada sitio por el Capitán de Puerto. El control de tráfico fluvial en bahías de aguas tranquilas y alimentadas por ríos o canales lo ejercerá la respectiva autoridad fluvial del puerto. Toda embarcación fluvial que transite por estas bahías deberá inscribirse en las Intendencias o Inspecciones Fluviales.

El Ministerio de Obras Públicas y Transporte fijará, mediante resolución, la jurisdicción de las Intendencias e Inspecciones Fluviales.

Artículo 144. Cuando una embarcación no esté en condiciones para navegar, la autoridad fluvial suspenderá la vigencia de la patente hasta cuando sea reparada.

Artículo 175. Para trabajar en el servicio de cargue y descargue de las embarcaciones fluviales, el interesado deberá proveerse de un carné que le será expedido por el Intendente Fluvial respectivo o el Inspector Fluvial por el término de cinco (5) años, previo lleno de los siguientes requisitos: (...)

Artículo 120. Para que una embarcación pueda navegar por las vías fluviales de la República, debe estar matriculada en el libro de registro de la respectiva Intendencia, Inspección Fluvial o dependencia autorizada y provista de patente de navegación.

Artículo 147. El Ministerio de Obras Públicas y Transporte, efectuará la clasificación técnica de las embarcaciones, según las normas para la construcción, inspección, reparación y clasificación de embarcaciones fluviales.

Artículo 151. Sin perjuicio del procedimiento y de la clasificación que fije el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, las embarcaciones fluviales, por razón de su construcción, mantenimiento, comodidad y aparejos, se clasificarán así:

1. A Excelentes condiciones.
2. A-1 Buenas condiciones, y
3. B Estado deficiente, no apta para navegar.

Artículo 152. Los técnicos de la Intendencia Fluvial, revisarán minuciosamente cada una de las partes de la embarcación y la clasificarán.

Artículo 154. La clasificación podrá modificarse en cualquier momento cuando, a juicio de las autoridades técnicas de la Intendencia Fluvial, el estado o condición de las partes de la embarcación sean desfavorables a su seguridad.

Cuando la embarcación sea mejorada por reparaciones o modificaciones, el naviero o el armador o sus representantes, podrán solicitar a los técnicos de la Intendencia Fluvial, la reclasificación previa inspección oficial técnica.





La movilidad  
es de todos

Mintransporte



14

Artículo 155. *Las variaciones de la clasificación de la embarcación deberán ser notificadas por la autoridad fluvial al armador o empresario y hacerlas constar en el certificado de inspección técnica que se entregue al interesado.*

Artículo 156. *El número de registro técnico que llevan las autoridades fluviales correspondientes es único, permanente y exclusivo de la embarcación aunque cambie de dueño o sufra modificaciones.*

Artículo 157. *Es obligatorio indicar el número de registro técnico en cualquier trámite de documento relativo a identificación de la embarcación, renovación de patente, arqueo, siniestros y otros.*

Artículo 158. En el certificado de inspección técnica debe dejarse constancia, no solamente del estado de la embarcación sino de sus condiciones para navegar.

El certificado es la prueba de la revisión técnica y debe ser utilizado para lo relativo a la expedición o la renovación de la patente.

Artículo 232. Ninguna embarcación podrá salir de puerto en donde exista autoridad fluvial sin que ésta haya autorizado el correspondiente permiso de zarpe, previa petición escrita acompañada de los documentos reglamentarios para su revisión y visado. En caso de incumplir esta obligación el Capitán, o quien haga sus veces, podrá ser sancionado.

Artículo 233. *El Capitán de la embarcación debe solicitar a la autoridad fluvial, el reconocimiento técnico de ésta antes de iniciar el cargue. Una vez constatado que la embarcación está apta para navegar y transportar la carga respectiva, la autoridad fluvial expedirá el correspondiente certificado de reconocimiento técnico.*

Artículo 234. *Es responsabilidad exclusiva del Capitán que la embarcación se encuentre en perfecto estado de navegabilidad para el viaje que va a emprender.*

Artículo 235. El zarpe se autorizará con base a (sic) la solicitud y documentos expedidos en el presente Estatuto, una vez pagados los derechos por servicios y constatada la información a bordo de la embarcación en el momento de salir a viaje.

Artículo 236. *Los originales de los conocimientos de embarque y el memorial de solicitud de zarpe deberán llevar los timbres que ordene la ley.*

*En el zarpe de las embarcaciones deberá precisarse el tipo de viaje que éstas van a cumplir.*

Artículo 237. *Parágrafo segundo. Las embarcaciones menores dedicadas al transporte mixto deberán presentar junto con la solicitud de zarpe, la patente de navegación y los permisos vigentes de la tripulación, lista de pasajeros, carga, y diario de navegación.*

*Parágrafo tercero. Facúltase a los Inspectores y Visitadores Fluviales y a las dependencias delegadas, para autorizar zarpes especiales que podrán comprender varios viajes por un tiempo*



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



15

determinado y prudencial para las embarcaciones de turismo, deportivas y demás servicios especiales.

Artículo 238. Cuando un convoy atraque en un puerto intermedio de su itinerario para dejar algunos de los botes que lo integran, se informará del hecho al Inspector Fluvial, si lo hubiere, acompañando a la comunicación los conocimientos de embarque que amparan la carga y fotocopia autenticada de las respectivas patentes de navegación. El resto del convoy en tránsito no requerirá permiso de zarpe para continuar el viaje.

Artículo 239. Cuando un convoy atraque para recoger botes cargados o vacíos en los puertos intermedios de su itinerario donde haya Inspector Fluvial, requerirá permiso de zarpe para las unidades que se tomen en dicho puerto

Artículo 301. En la navegación fluvial los Intendentes, los Inspectores y Visitadores Fluviales y quien haga sus veces por destinación especial hecha mediante resolución expedida por el Director de Navegación y Puertos, son funcionarios de instrucción. El Intendente Fluvial será la autoridad encargada de establecer la responsabilidad e imponer la sanción correspondiente sin perjuicio de las demás sanciones penales o civiles que le corresponda al inculpado.

Artículo 303. Si de la investigación adelantada por la autoridad fluvial competente resultare comprobada la violación de la ley o de los reglamentos sobre navegación y comercio fluvial, se aplicarán las sanciones allí establecidas de conformidad con la competencia existente para cada caso en particular.

Artículo 304. Ejecutoriada la resolución que imponga una multa, el Intendente Fluvial requerirá por escrito al sancionado para que dentro del término de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha del requerimiento, cancele su valor en la tesorería u oficina pagadora de dicha Intendencia a favor del Fondo Vial Nacional.

Si no surtiere efecto el requerimiento, el Intendente Fluvial enviará a la Asesoría Jurídica del Ministerio de Obras Públicas y Transporte dos copias autenticadas del acto administrativo que impuso la sanción y de su notificación personal o por edicto, con el objeto de que se inicie el proceso ejecutivo correspondiente por la vía de la jurisdicción coactiva. Con esta documentación se informará la dirección y domicilio del deudor y en lo posible, se indicará también el lugar de trabajo y si tiene bienes propios conocidos.

Artículo 306. Los Intendentes, los Inspectores y Visitadores Fluviales y funcionarios que sean destinados especialmente por la Dirección de Navegación y Puertos, tendrán a su cargo la investigación de siniestros y averías de embarcaciones y cargamentos acaecidos en las vías fluviales. Igualmente investigarán cualquier falta de carácter administrativo en lo referente a navegación fluvial en que incurran armadores, empresarios, astilleros, agentes, comisionistas y tripulantes. También investigarán administrativamente los hechos o conductas que dieran origen a contaminaciones en las vías fluviales navegables.

Artículo 307. Cuando con dolo o culpa se dé concepto favorable sobre la aptitud de alguna embarcación que carezca de los requisitos de seguridad, y sobreviniere siniestro, o daño o pérdida en la embarcación o en la mercancía o en las personas, el Inspector Fluvial o el dependiente de la entidad reconocida por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte para el examen de



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



16

embarcaciones que hubiere dado tal concepto responderá por los daños o perjuicios ocasionados, aparte de las demás sanciones que le corresponden.

Si la empresa o dueño de la embarcación participaron para obtener el concepto doloso o culposo serán responsables de los daños o perjuicios a que se refiere el inciso anterior solidariamente con quien lo emitió, aparte de las demás sanciones en que incurrieren”.

La RESOLUCIÓN 003388 DE 2000 POR LA CUAL SE ORGANIZAN LAS INSPECCIONES FLUVIALES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, SE FIJAN FUNCIONES Y SUS JURISDICCIONES EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL, estableció en su artículo primero, las funciones de las inspecciones fluviales, entre las cuales se encuentra:

- “Cumplir y hacer cumplir las normas y reglamentos sobre transporte, tránsito y tráfico fluvial.
- Coordinar y controlar los puertos y vías fluviales a cargo de la Nación.
- (...)
- Coordinar con la policía fluvial el apoyo para el control de la navegación fluvial
- (...)
- Expedir el permiso de Zarpe previo el lleno de los requisitos
- Ejecutar las campañas de seguridad fluvial con el apoyo de la policía fluvial y demás entes competentes”

Para efectos aclaratorios sobre las funciones del Ministerio a través de las inspecciones fluviales, valga remitirse a la Ley 1242 de 2008 por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones, la cual dispone:

“Artículo 11. La autoridad fluvial nacional es ejercida por el Ministerio de Transporte, quien define, orienta, vigila e inspecciona la ejecución de políticas en el ámbito nacional de toda la materia relacionada con la navegación fluvial y las actividades portuarias fluviales. El Ministerio de Transporte y las entidades del Sector Transporte promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en el presente código.

Corresponde a la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa ejercer su potestad legal y reglamentaria sobre las naves y artefactos navales marítimos tanto nacionales como extranjeras que realicen tránsito en vías fluviales. Así mismo, le corresponde expedir el documento de cumplimiento a las instalaciones portuarias ubicadas en áreas fluviales que reciban tráfico internacional marítimo que hayan acatado los requisitos y requerimientos del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, PBIP.

Las Inspecciones Fluviales expedirán zarpes a embarcaciones fluviales únicamente para navegación por vías fluviales.

Parágrafo 1°. La vigilancia y control que realiza el Ministerio de Transporte a través de las Inspecciones Fluviales, se refiere al control de la navegación, las condiciones técnicas y de seguridad de las embarcaciones y aptitud de la tripulación, con el apoyo de la Policía Nacional o quien haga sus veces.





La movilidad  
es de todos

Mintransporte



17

*Sin perjuicio de las atribuciones que corresponden al Ministerio de Transporte y a sus Inspecciones Fluviales según la ley, la Dirección General Marítima DIMAR del Ministerio de Defensa Nacional y la Armada Nacional ejercerán el control del tránsito fluvial, en los últimos 27 kilómetros del río Magdalena y en la bahía de Cartagena.*

*Parágrafo 2°. La Inspección Fluvial de una jurisdicción o quien haga sus veces conocerá también de aquellas vías fluviales contenidas en la misma cuenca hidrográfica donde no exista Inspección fluvial.*

*Parágrafo 3°. Todas las autoridades civiles, militares y policiales existentes en el territorio de la jurisdicción de la autoridad fluvial, o de quien haga sus veces, a requerimiento de estas, les prestarán el apoyo que fueren necesarios, para el cumplimiento de sus funciones. Igualmente los demás empleados oficiales que ejerzan funciones en los puertos fluviales, deberán colaborar con la autoridad fluvial.*

*Artículo 12. La inspección, vigilancia y control a la prestación del servicio público de transporte fluvial delegada a la Superintendencia de Puertos y Transporte o quien haga sus veces, se refiere a los aspectos objetivos y subjetivos de las empresas prestadoras de los servicios de transporte fluvial y de la actividad portuaria."*

#### ACTUACIONES DEL INSPECTOR RESPECTO DE LOS HECHOS ACAECIDOS Y SUS FUNCIONES:

De conformidad con el Decreto 2689/1988 y con la resolución 3388 de 2000, vigentes para la fecha de los hechos, se tiene que es cierto que les correspondía a los inspectores fluviales: a) expedir patentes de navegación, b) autorizar el Zarpe de las embarcaciones que encontrara aptas para la navegación y transporte de personas, c) en general, efectuar revisiones de tipo técnico y conceptuar sobre las mismas, d) y *Coordinar y controlar los puertos y vías fluviales a cargo de la Nación y coordinar con la policía fluvial el apoyo para el control de la navegación fluvial.*

Así las cosas y como quiera que las embarcaciones el arca de noe y el samaritano no contaban desde el 26 de julio de 2016 con permiso de operación, no se evidencia omisión por parte de este Ministerio en su función de inspección, pues era muy difícil controlar la salida de estas embarcaciones desde cualquier rivera del río Magdalena, trasladándose la responsabilidad de informar sobre el particular a las autoridades del municipio de donde salieron las mismas, y adicionalmente por que el domicilio principal de la persona natural es en dicho municipio. Es en este entendido que tanto la policía nacional como las autoridades municipales debieron informar a la autoridad fluvial del particular para que el ministerio tomara las acciones a que hubiere lugar.

Finalmente se debe tener en cuenta que el zarpe no fue autorizado por el inspector, es decir esta cartera no tuvo la posibilidad de efectuar la revisión técnica de la embarcación, en efecto las embarcaciones donde se generó el terrible suceso, nunca solicitó autorización para el zarpe pues ni siquiera estaba autorizada para navegar en aguas del río Magdalena. El Zarpe, entendido como la partida de la embarcación de un puerto, no se hizo desde el puerto en que tiene asiento físico la inspección fluvial, sino desde el embarcadero al margen del río Magdalena ubicado en el municipio de Puerto Wilches conocido como Curumuta.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



18

Lo que hace físicamente imposible para el inspector fluvial, verificar que una embarcación partía en las condiciones en las que partió el arca de noe y el samaritano,

Ahora, existe una función referida al *control de la navegación* como tal (resolución 3388/00 y Ley 1242/08). No obstante debe entenderse que este control se hace desde las herramientas con que se cuenta. Así las cosas, no puede entenderse que este Ministerio haya omitido la materialización de sus funciones pues dicha situación no se encuentra demostrada.

Por lo anterior, 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 los actores en el libelo de la demanda contra del Ministerio, no se configura y mucho menos sobre los daños padecidos por los demandantes.

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.

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, 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. Finalmente se reitera que las excepciones formuladas para el Ministerio de Transporte están llamadas a prosperar.

## VI. PETICIONES DE LA PARTE DEMANDADA

En consideración a los argumentos expuestos, presento al señor juez las siguientes peticiones sobre las pretensiones de la demanda;

1. Solicito que se nieguen las pretensiones de la demanda en contra del Ministerio de Transporte.
2. Solicito se declaren las excepciones propuestas por este Ministerio desde la audiencia inicial.
3. Solicito se decreten, practiquen y se tengan como pruebas las solicitadas en la presente contestación.
4. Solicito se me reconozca personería jurídica dentro del presente proceso.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



19

## VII. ANEXOS.

1. El poder debidamente otorgado con sus respectivos anexos, que se aporta en escrito separado y los documento relacionados en el acápite de pruebas.

## VIII. NOTIFICACIONES.

La señora Ministra y el suscrito apoderado recibimos notificaciones en el CENTRO EMPRESARIAL GRAN ESTACION. II COSTADO ESFERA, AK Calle 24 No 62-49 PISOS 9 y 10, Dirección física actual en Bogotá D.C., Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte, Grupo de defensa Judicial Tel 3240800 Extensión 1021B

E-mail: [notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co](mailto:notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co) y [arengifo@mintransporte.gov.co](mailto:arengifo@mintransporte.gov.co)

Atentamente,

ANDRÉS FELIPE RENGIFO VALDERRAMA

C.C 94.073.808 de Cali (V)

T.P.243348 del Consejo Superior de la Judicatura