Doctora
GLORIA MILENA PAREDES ROJAS
Juez 05 Administrativa del Circuito de Popayán
j05adminpayan@cendoj.ramajudicial.gov.co
E. S. D.

Expediente:	19001333300520160020500
Demandante:	ALMA VALENCIA DE RAMÍREZ y OTROS.
Demandado:	NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE, NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL, AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS) – UNIÓN TEMPORAL DE DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA, MUNICIPIO DE POPAYÁN – SECRETARIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI).
Medio de Control:	REPARACIÓN DIRECTA.

Asunto: **Recurso de apelación contra la sentencia número 172-2022 del 30 de septiembre de 2024.**

OLGA LUCIA LONDOÑO LUNA, identificada con cédula de ciudadanía número 20.829.346 de Puerto Salgar, Tarjeta Profesional número 179.515 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en mi calidad de apoderada de la señora ALMA VALENCIA DE RAMÍRES y OTROS, respetuosamente me permito presentar ante su despacho, **recurso de apelación** frente a la sentencia número 1722-2022 del 30 de septiembre de 2024, proferida por el Juzgado 05 Administrativo del Circuito de Popayán, dentro del término legal, considerando que la sentencia fue notificada por medios electrónicos el día 30 de septiembre hogaño y en virtud del artículo 205[1] de la ley 1437 de 2011, de conformidad a lo siguiente:

I. FALLO RECURRIDO

El A quo, en su providencia, toma como hecho cierto el daño acaecido, consistente en la muerte del señor HUGO RAMÍREZ MONCADA, y de las lesiones sufridas por ALMA VALENCÍA DE RAMÍREZ, que tuvieron lugar en el accidente de tránsito ocasionado el 25 de junio de 2014 siendo aproximadamente las 18:30 horas en la vía que de Popayán conduce a Cali, a la altura del sector de Cachimbal, jurisdicción de Santander de Quilichao, cuando de un vehículo tipo tracto camión de placas GUG036 salen expulsados "troncos" correspondientes a una carga de madera descortezada para pulpa, mismos que impactan sobre el vehículo tipo microbús de placas SXW203 de servicio público donde se desplazaban HUGO RAMÍREZ MONCADA, (Q.E.P.D) y ALMA VALENCÍA DE RAMÍREZ.

Accidente donde fallece el señor HUGO RAMIREZ DE MONCADA, a causa de una hemorragia subaracnoidea masiva-trauma craneoencefálico severa, producto del impacto directo que uno de los "troncos" o cortezas tuvo con el cráneo del difunto, y donde además, mi poderdante ALMA VALENCÍA DE RAMÍREZ, sufre diversas lesiones consistentes en "*herida de otras partes de la cabeza, contusión de hombro y del brazo, traumatismos superficiales del antebrazo, contusión del muslo, contusión del tobillo*" otorgándosele ciento cincuenta (150) días de incapacidad y una perdida de la capacidad laboral del 15.90%.

---

[1] ARTÍCULO 205. NOTIFICACIÓN POR MEDIOS ELECTRÓNICOS. La notificación electrónica de las providencias se someterá a las siguientes reglas: (...) 2. La notificación de la providencia se entenderá realizada una vez transcurridos dos (2) días hábiles siguientes al envío del mensaje y los términos empezarán a correr a partir del día siguiente al de la notificación.

Scanned with CamScanner

En síntesis, respecto del daño, el despacho de primera instancia considera que "*se demuestra fehacientemente el daño padecido por la parte actora, por lo que corresponde continuar el análisis de los restantes medios, con el fin de determinar si es antijurídico y puede atribuirse o no a las demandadas*".

Así mismo, se toma como hechos ciertos y pacíficos aquellos que rodearon el hecho dañoso, siendo estos el accidente que se presenta el 25 de junio de 2014, aproximadamente a las 18:30 horas, sobre la vía panamericana en el sector conocido como Cachimbal, jurisdicción de Santander de Quilichao – Cauca, cuando de un vehículo tipo tractocamión se desprenden y salen expulsados "troncos" o pulpa de madera de árbol que se transportaban en el mismo, mismos que impactaron sobre el vehículo en el que se transportaban las víctimas.

Finalmente, el despacho toma como acreditado el parentesco que se predica entre los hoy demandantes, donde se evidencia que HUGO RAMIREZ MONCADA, era esposo de ALMA VALENCIA DE RAMIREZ, y que fruto de dicha relación procrearon a sus hijos VICTOR HUGO RAMIREZ VALENCIA, JHON JAIRO RAMIREZ y MARITZA ANDREA RAMIREZ VALENCIA, y que a su vez tienen como nietos a VALENTINA RAMIREZ NOGUERA y NICOLAS MUÑOZ RÁMIREZ.

Así las cosas, estaría plena y pacíficamente acreditado el daño, como primer elemento de la responsabilidad administrativa, derivado de aquella clausula general de responsabilidad recogida en el artículo 90 constitucional, además de tenerse como cierto el parentesco que se predica entre las victimas directas y los demandantes.

No obstante lo anterior, el A quo en su providencia, considera que si bien existe un daño, éste no debe ser imputado a las entidades demandadas y por ende, no les asiste responsabilidad administrativa ni patrimonial; punto que constituye la génesis del presente recurso de apelación y sobre el cual se sustentan los motivos de inconformidad que pasan a estudiarse.

II. RAZONES O MOTIVOS DE INCOFORMIDAD DEL FALLO RECURRIDO

a. Existencia y viabilidad de imputación del daño antijurídico a las entidades demandadas y verificación del nexo causal apropiado.

Tal y como se expuso en precedencia, la controversia se suscita alrededor de la imputación del daño a las entidades demandadas, mismas que el despacho considera inexistente, no obstante, ello no es así, de conformidad con las siguientes consideraciones:

En efecto, fíjese en el argumento principal del A quo para despachar negativamente las pretensiones de la demanda en contra de los demandados INVÍAS y la UNIÓN TEMPORAL DESARROLLO VÍAS DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA:

"*(…)se estructura la demanda en el sentido que estas incurrieron en una falla en el servicio por no cumplir los deberes a cargo, en especial el control y vigilancia en relación con la circulación vial de carga pesada, pero sin señalar en su contra lo relacionado con el presunto incumplimiento de las labores a cargo, pero lo cierto es que en el proceso* ***no hay prueba alguna que diga que la causa del accidente se debió a obras en la vía, o por falta de señalización o deterioro de la vía, sino por el contrario, de las pruebas anteriores se destaca que los informes y declaración indican que la vía se encontraba en perfecto estado, y contaba con señales, que son las funciones a cargo de estas entidades, como también se estableció cuál fue la causa del accidente, lo que da lugar, al no probarse ninguna clase de omisión de su parte, a negar las pretensiones de la demanda***. *En similar sentido puede afirmase sobre la responsabilidad que se le achaca al municipio de Popayán, puesto que no hay prueba alguna sobre que haya incurrido en omisión en sus deberes a cargo, amén que la demanda no indica en que consiste*". (Énfasis propio).

Scanned with CamScanner

Consideraciones que se alejan de lo consignado en los documentos obrantes al interior del proceso, pues no debe perderse de vista que en el libelo introductorio y en los alegatos de conclusión, además de imputar diversas omisiones a las entidades demandadas, también se mencionó y advirtió acerca de la **inexistencia de iluminación artificial en el sector para la fecha de los hechos.**

En tal sentido, se mencionó en el libelo introductorio que:

"*Otro aspecto importante de omisión y que influyó en el accidente de tránsito, el cual generó la muerte y lesiones de los señores HUGO RAMIREZ MONCADA, y ALMA VALENCIA DE RAMIREZ, es la ausencia de iluminación artificial (…) conforme a lo anterior, la omisión de luminarias artificiales en el sector del accidente es una causa que debe tenerse presente (…)*"

Más adelante se puntualizó:

"(…) así como también hubo omisión en el cumplimiento de garantizar una iluminación eficiente en la carretera, además de otras omisiones expuestas por otras entidades, las cuales son imputables a diferentes instituciones estatales conforme se explicó, las cuales influyeron de manera determinante en el accidente de tránsito ocurrido el 25 de junio de 2014".

Visto lo anterior, llama la atención que el A quo hubiere dejado a un lado la omisión imputada a las entidades demandadas referente a la inexistencia de iluminación artificial en el sector, a tal punto que nada dijo al respecto y se limitó a manifestar erróneamente que "***no hay prueba alguna que diga que la causa del accidente se debió a obras en la vía, o por falta de señalización o deterioro de la vía, sino por el contrario, de las pruebas anteriores se destaca que los informes y declaración indican que la vía se encontraba en perfecto estado, y contaba con señales".***

Cuando lo cierto es que diversos documentos y pruebas obrantes en el expediente dan cuenta de la inexistencia y nula iluminación artificial en el sector.

SIENDO APROXIMADAMENTE LAS 18.30 HORAS DEL DÍA 25-06-2014 SE RECIBE UNA LLAMADA DE LA SALA DE RADIO INFORMANDO SOBRE UN POSIBLE ACCIDENTE OCURRIDO EN EL SECTOR DE CACHIMBAL EL CUAL SE PROCEDE A DESPLAZARNOS AL LUGAR DE LOS HECHOS ENCONTRANDO EN EL KILOMETRO 60 METROS VIA POPAYAN - CALI, EFECTIVAMENTLA SE OBSERVA UNA VIA PUBLICA PANAMERICANA POPAYAN -CALI, A LA ALTURA DEL KM. 60+500 METROS, AREA RURAL, SECTOR POBLADO, TRAMO DE VIA, CON TIEMPO LLUVIOSO; CON CARACTERISTICAS GEOMETRICAS EN CURVA, BERMAS, DE UTILIZACION DOBLE SENTIDO VIAL, UNA CALZADA, DOS CARRILES, EN CONDICIONES HUMEDA POR LLUVIA, SIN ILUMINACION ARTIFICIAL, DONDE SE OBSERVA UNA SEÑAL VERTICAL DE PROHIBIDO ADELANTAR, LINEA CENTRAL AMARRILA CONTINUA Y LINEA DE BORDE BLANCA, CON DELINEADOR DE PISO TACHA, TAMBIEN SE OBSERVA CLARAMENTE LA COLISION DE UN VEHICULO TIPO MICROBUS DE PLACAS SXW-203 MARCA NISSAN, LINEA TK55, MODELO 2011, DE SERVICIO PUBLICO AFILIADO A LA EMPRESA TAX BELALCAZAR, DE PROPIEDAD DEL SEÑOR ROBEIRO NORBERTO FERNANDEZ IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANIA NUMERO 10.548.228, QUIEN ERA CONDUCIDO POR EL SEÑOR ELBER NORELY ULLUNE IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUIDADANIA NUMERO 10.756.452 DE PIENDAMO, NACIDO EL 24 DE FEBRERO DE 1984 EN SILVIA CAUCA, DE PROFESION CONDUCTOR, RESIDENTE EN LA [2]

7.8. ILUMINACIÓN ARTIFICIAL

A. CON	☐	☐
BUENA	☐	☐
MALA	☐	☐
B. SIN	☒	☐

[3]

[2] Documento 75 del expediente digital, folio 2.
[3] Documento 75 del expediente digital, folio94.

Scanned with CamScanner

> **ILUMINACIÓN ARTIFICIAL: No Posee.** [4]
>
> Cali-Popayán, antes, sobre y después del lugar de ocurrencia del accidente; con **bermas;** utilización: **doble sentido**; calzadas **una;** carriles **dos**; superficie de rodadura: **asfalto;** estado: **bueno;** condiciones: **húmeda;** Iluminación artificial: **sin;** controles de transito: **sin registro;** señales verticales: **no adelantar;** señales horizontales: **línea central amarilla continua, línea de carril blanca-línea de borde blanca;** reductores de velocidad: **sin registro;** delineadores de piso: **tacha;** visibilidad: **sin registro.** [5]

Lo anterior no es menos relevante, puesto que el accidente acaeció aproximadamente a las 18:30 horas, cuando en Colombia ya se ha puesto totalmente el sol.

> **--En el Item 4:** Fecha y Hora: La fecha y hora de ocurrencia del hecho el día **Miércoles 25 de Junio de 2014**, hora de ocurrencia de los hechos, se inscribe como hora de ocurrencia las **18: 30** horas, con fecha y hora de levantamiento del evento de tránsito **Miércoles 25 de Junio de 2014 a las 18:50** horas; Veinte **(20)** minutos después de la ocurrencia del hecho, lo que indica que la patrulla policial que conoció el hecho se encontraba relativamente cerca del lugar de ocurrencia del accidente de tránsito. [6]

Así las cosas, la iluminación artificial tiene el objeto de proporcionar la visibilidad adecuada para el normal desarrollo de las actividades vehiculares y peatonales, al respecto, la Resolución 123 de 2011 (vigente para la fecha de los hechos) dispuso que el servicio de alumbrado público "*Es el servicio público no domiciliario que se presta con el objeto de proporcionar exclusivamente la iluminación de los bienes de uso público y demás espacios de libre circulación con tránsito vehicular o peatonal, dentro del perímetro urbano y rural de un municipio o distrito*".

Luego entonces, en el presente caso se tiene suficientemente acreditado la falta absoluta de iluminación en la vía pública, misma que incidió positivamente en la ocurrencia del accidente, tal y como se pasara a exponer, advirtiendo que contrario a lo sostenido por el A quo, el **sector donde se produjo el accidente no se encontraba en un estado adecuado para su utilización por parte de la ciudadanía,** por la deficiente iluminación artificial que contribuyó co-causalmente a la producción del daño irrogado a los hoy demandantes.

En efecto, al analizar con detenimiento el informe de investigador de campo número 196986000634201400262, se evidencia que si bien es cierto en el caso en concreto se produjo una fatiga del componente de parales de madera y de cinchos de seguridad tensionados, que conllevaron a la expulsión de la carga, no es menos verídico afirmar que tales averías no son repentinas ni espontaneas, sino que de conformidad con el informe de investigador, las mismas producen sonidos, movimientos y alertas que hubieran podido ser percibidas fácilmente por el conductor que se desplazaba atrás del tractocamión y donde se encontraban los hoy demandantes, mismo que hubiese podido maniobrar o tomar las medidas necesarias para haber evitado el daño que se produjo, eso si, **en condiciones de luminosidad apropiada**; no obstante, los ocupantes del vehículo afectado sólo conocieron de la expulsión de la carga cuando la misma los impactó en su humanidad, debido a que en el sector **era nula la existencia de luminosidad artificial.**

La anterior premisa es consignada en el precitado informe, así:

---

[4] Informe Investigador de Campo FPJ 11, obrante en el documento 75 a folio 220
[5] Informe Investigador de Campo FPJ 11, obrante en el documento 75 a folio 230.
[6] Informe Investigador de Campo FPJ 11, obrante en el documento 75 a folio 230.

Scanned with CamScanner

EN MOVIMIENTO ESTA AVERÍA NO SE PUEDE PERCIBIR; EN CARRETERA, A UNA VELOCIDAD DETERMINADA LOS SONIDOS SE CONFUNDEN, Y NO PUEDEN SER DETERMINADOS CON CLARIDAD, POR ENDE UN DAÑO INESPERADO DE LOS SISTEMAS DE SUJECIÓN DE LA CARGA TRANSPORTADA GENERARA QUE EL CONDUCTOR NO PERCIBA A TIEMPO LO OCURRIDO, SINO HASTA CUANDO OBSERVE POR LOS ESPEJOS RETROVISORES, LA MERCANCÍA CAÍDA EN EL PISO, EN EL MEJOR DE LOS CASOS, O, CUANDO LA MERCANCÍA SALGA EXPELIDA E IRRUMPA EN EL HABITÁCULO POR LA PARTE POSTERIOR; LO ANTERIOR TENDRÁ MAYOR INFLUENCIA DE ACUERDO AL HORARIO DE OCURRENCIA DEL HECHO, EN HORAS NOCTURNAS POR LAS CONDICIONES PROPIAS DEL AMBIENTE, SE DIFICULTA EN GRAN MEDIDA LA PERCEPCIÓN DE SITUACIONES [redacted]MO LAS YA MENCIONADAS, CON LO CUAL EL CONDUCTOR SEGUIRÁ SU RECORRIDO, PERCIBIENDO LO SUCEDIDO METROS DESPUÉS DE LA CAÍDA INICIAL DE LOS ELEMENTOS TRANSPORTADOS, LUEGO [redacted]NTONCES LA PERCEPCIÓN DIRECTA DE LA OCURRENCIA DEL HECHO DEPENDERÁ DEL TIPO Y CONDICIONES ESPECIFICAS DE LA MERCANCÍA TRANSPORTADA, POR SER UN HECHO QUE SE GENERA DE IMPROVISTO, EL OPERADOR O CONDUCTOR DEL VEHÍCULO, NO ALCANZADA A CONTROLAR CON SU MÓVIL, LA ORIENTACIÓN, VELOCIDAD Y DIRECCIÓN DE LOS ELEMENTOS CAÍDOS, PUES ASÍ DOMINE CON EL VOLANTE DEL VEHÍCULO, EL MOVIMIENTO DE LA MERCANCÍA QUEDA A MERCED DEL RECORRIDO REALIZADO POR EL MÓVIL YA SEA EN DESCENSO, EN ASCENSO, GIRANDO EN UNA CURVA O SIMPLEMENTE TRANSITANDO EN LÍNEA RECTA, ESTAS CONDICIONES ESPECIFICAS DE LA VÍA, ALTERAN LA MAGNITUD Y GRAVEDAD DEL PELIGRO POTENCIAL GENERADO POR LA CAÍDA DE LA MERCANCÍA.

Se concluye entonces que la percepción directa de la ocurrencia del hecho dependerá del tipo y condiciones específicas de la mercancía transportada, además del horario de ocurrencia del mismo, pues en horas nocturnas, la visibilidad se restringe, razón por la cual las vías públicas deben contar con iluminación artificial, precisamente para mitigar la dificultad visual que representa para los conductores el maniobrar a oscuras en horas de la noche y en consecuencia, prevenir situaciones riesgosas como la que produjo el daño antijurídico en el sub judice, amén de la inexistencia de iluminación artificial.

Omisión que se constituye como causa adecuada y eficiente en la generación del daño antijurídico, por cuanto de haberse contado con la iluminación artificial correspondiente, el conductor del vehículo afectado hubiere podido advertir que la carga del vehículo que se desplazaba al frente suyo se movía, vibraba, balanceaba, etc. Pudiendo haber previsto la expulsión de los troncos y pudiendo haber maniobrado o realizado cualquier otra conducta que hubiere evitado la consumación del daño antijurídico, no obstante, los vehículos se desplazaban en horas de la noche, sin una correcta iluminación que permitiera advertir los peligros propios de la conducción automotriz, concluyendo en la producción del hecho dañoso.

Así las cosas, es válido concluir que el respetado Juzgado limitó su análisis a las condiciones físicas del pavimento, a la demarcación de la vía y a las señales instalas, olvidando por completo pronunciarse y analizar la nula luminosidad artificial del sector, situación que conlleva a que dicho **sector donde se produjo el accidente no se encontraba en un estado adecuado para su utilización por parte de la ciudadanía.**

Ahora bien, en casos como el presente, en los cuales se imputa responsabilidad a la administración por el incumplimiento o el cumplimiento defectuoso de sus obligaciones, la determinación de si el daño causado a los hoy demandantes tiene el carácter de daño antijurídico, depende de acreditar que la conducta de la autoridad fue inadecuada. Si el daño que se imputa a ésta se deriva del incumplimiento de un deber que legalmente le corresponde, o de su cumplimiento inadecuado, la antijuridicidad del daño surgirá entonces aquí de dicha conducta inadecuada, o lo que es lo mismo, de una **falla en el servicio.**

Para efectos de determinar si aquí se presentó o no falla del servicio, debe establecerse previamente **(i)** cuál es el alcance de la obligación legal incumplida o cumplida inadecuadamente por la administración, **(ii)** En qué forma debió haber cumplido el Estado con su obligación, **(iii)** qué era lo que a ella podía exigírsele.

¿Cuál es el alcance de la obligación legal incumplida o cumplida inadecuadamente por la administración?

Para lo anterior, y sin perder de vista que aún se está frente a la responsabilidad a INVÍAS, a la UNION TEMPORAL DESARROLLO VIAS DEL VALLE DEL CAUCA Y

Scanned with CamScanner

CAUCA y a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI) resulta menester prestar atención al contrato de concesión número 005 de 1999 MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA, (vigente para la fecha de los hechos) cuyo objeto es el otorgamiento al concesionario de una concesión para que realice por su cuenta y riesgo los estudios y diseños, las obras de construcción y el uso de los bienes de propiedad del INVIAS, advirtiendo que corresponde al concesionario hoy demandado, **todas aquellas actividades necesarias para la adecuada y oportuna prestación del servicio y correcto funcionamiento del proyecto vial, siempre bajo el control y vigilancia de INVIAS.**

CLÁUSULA 2. OBJETO DEL CONTRATO

El objeto del presente Contrato, de conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 4, de la Ley 80 de 1993 y la Ley 105 del mismo año, es el otorgamiento al Concesionario de una concesión para que realice, por su cuenta y riesgo, los estudios y diseños definitivos, las obras de construcción, y rehabilitación y mejoramiento, la operación y el mantenimiento, la prestación de servicios y el uso de los bienes de propiedad del INVIAS dados en concesión, para la cabal ejecución del Proyecto Vial denominado MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA, bajo el control y vigilancia de INVIAS.

El INVIAS otorga por medio de este Contrato al Concesionario el uso y la explotación del Proyecto por el tiempo de vigencia del Contrato, para que sea destinado al servicio público de transporte, a cambio de una remuneración que consiste en la cesión de los derechos sobre el recaudo de Peaje en los sitios y con las tarifas que sean aplicables de conformidad con este Contrato.

La remuneración del Concesionario no incluye los derechos de usar para fines comerciales o publicitarios las áreas incluidas en las franjas de derechos de vía del Proyecto. El uso comercial o publicitario de estas áreas es prerrogativa del INVIAS.

El Concesionario realizará todas aquellas actividades necesarias para la adecuada y oportuna prestación del servicio y el correcto funcionamiento del Proyecto Vial, cumpliendo los requisitos mínimos establecidos en el presente Contrato y siempre bajo el control y vigilancia de INVIAS.

Conviene precisar entonces, que el proyecto vial se realizaría en 6 tramos, siendo el primero de ellos el comprendido entre Popayán y Santander de Quilichao, mismo que ocupa la atención, puesto que en el trayecto de los dos municipios se produjo el hecho dañoso, concretamente en el sector conocido como CACHIMBAL, en la vía pública perteneciente a la vía Panamericana, ruta 25, kilometro 60 del tramo Popayán – Cali.

7.1.1. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR: Se trata de una vía pública: **PERTENECIENTE A LA VÍA PANAMERICANA, RUTA 25, TRAMO 04 POPAYÁN-CALI, KILÓMETRO 60,** área **RURAL;** vereda **CACHIMBAL**; Jurisdicción **Corregimiento de Mondomo,** perteneciente al **Municipio de Santander de Quilichao-Cauca;** diseño de vía **TRAMO DE VÍA;** para la presente inspección **en tiempo Normal.**

Luego entonces, el sector donde acaecieron los hechos hacían parte del contrato de concesión celebrado, tramo que debía llevarse a cabo de conformidad con las especificaciones técnicas de construcción, rehabilitación y mejoramiento, tramo que, de igual manera, desprendía una serie de deberes y obligaciones tanto para UNION TEMPORAL DESARROLLO VIAS DEL VALLE DEL CAUCA (Concesionario) como para INVÍAS, mismo que cedió su subrogó el contrato a la hoy demandada AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRCUTRA, antes INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES INCO.

Visto lo anterior, resulta imperante analizar las obligaciones y deberes que le asistían a la UNIÓN TEMPORAL DESARROLLO VIAS DEL VALLE DEL CAUCA, INVÍAS y la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRCTURA, respecto del tramo que carecía totalmente de luminosidad artificial, situación que contribuyo co – causalmente a la producción del daño antijurídico irrogado a mis poderdantes, veamos:

---

[7] Documento 75 del expediente digital, folio 223.

Scanned with CamScanner

De manera preliminar, debe decirse que el contrato cuenta con tres etapas: **i)** De preconstrucción, **ii)** de construcción y **iii)** de operación y mantenimiento. Así las cosas, dentro de los deberes y obligaciones del concesionario en la etapa de construcción se encuentran entre otras:

- *La continuación de la operación y **mantenimiento de la infraestructura existente en todos los tramos del proyecto**, entregados por INVIAS en la etapa de preconstrucción.*

- *Una vez que la construcción y/o rehabilitación y mejoramiento de cada tramo sea aprobada por el interventor y el INVIAS, **el concesionario operará y mantendrá el tramo correspondiente cumpliendo a cabalidad con los requerimientos previstos para operar y mantener los tramos ya recibidos**.*

Así mismo, en la etapa de operación y mantenimiento (vigente para la fecha de los hechos), al concesionario le correspondía entre otros:

- *Durante esta etapa el concesionario deberá cumplir, sin perjuicio de las demás obligaciones previstas en este contrato, con la obligación de operar y mantener **todos los tramos del proyecto debidamente rehabilitados y/o construidos, prestar los servicios, mantener la transitabilidad y en general, operar el proyecto dentro de los parámetros establecidos en este contrato, especialmente lo previsto en las especificaciones técnicas de operación y mantenimiento.***

Por otro lado, se observa en la cláusula 29 del precitado contrato, una serie de obligaciones y responsabilidades en cabeza del concesionario, donde resaltan:

- *Diseñar, construir, rehabilitar y mejorar, **mantener y operar por su cuenta y riesgo los tramos que hacen parte del proyecto** (…).*

- *Suministrar e instalar los equipos requeridos para la operación del proyecto vial de conformidad con este contrato y sus anexos.*

- *Establecer y ejecutar el programa de señalización y desvíos a que se refiere la clausula 38 de este contrato.*

- ***Instalar y operar la infraestructura de operación**, en las condiciones previstas en este contrato y sus anexos, particularmente en las especificaciones técnicas de operación y mantenimiento.*

- ***Realizar el mantenimiento periódico y rutinario de las vías que conforman el proyecto** (…).*

- ***Verificar y controlar que el peso de los vehículos se ajuste a los máximos permitidos por las normas aplicables**.*

- ***Prestar los servicios a los usuarios del proyecto de manera confiable, segura y continua** (…).*

- ***Indemnizar a terceros** y al INVIAS por los perjuicios que le sean imputables y que se causen en desarrollo del contrato.*

Así las cosas, se desprenden una serie de obligaciones para el concesionario hoy demandado en virtud del contrato celebrado, mismo que debió haberse llevado a cabo bajo el control y vigilancia de INVIAS, o AGENCIA NACIONAL DE

Scanned with CamScanner

INFRAESTRUCTURA, en virtud de la cesión que se hiciere. Sobre el particular, debe decirse que de tiempo atrás, la jurisprudencia del Consejo de Estado[8] ha reiterado la posibilidad de imputar a las entidades estatales el daño causado por el hecho de sus contratistas, en el entendido de que la actividad realizada por éstos en ejecución de convenio celebrado con una entidad pública, debe ser analizada como si hubiere sido desplegada directamente por ésta.

Lo anterior ya que cuando la administración contrata la ejecución de una obra pública es como si la ejecutara directamente. Es ella la dueña de la obra; su pago afecta siempre el patrimonio estatal y su realización obedece siempre a razones de servicio y de interés general. El hecho de que no la ejecute con personal vinculado a su servicio obedece, la más de las veces, a insuficiencia o incapacidad técnica de su propio personal o a falta de equipo adecuado. Por tal razón la administración, sin que por eso pierda la actividad el carácter de público, debe acudir a la colaboración de los particulares para el cumplimiento de ciertos cometidos de servicio.

Ahora bien, de conformidad con la descripción de la vía en la cual sucedió el accidente, queda suficientemente claro que dicha vía tenía alto tránsito de vehículos; así como que carecía de iluminación artificial. Y ello, de conformidad con las obligaciones y responsabilidades que se describieron en el numeral anterior al concesionario, INVIAS y AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, evidencia la omisión de dicha concesionaria en relación con el mantenimiento de la vía, las señalizaciones correspondientes, incluidas la construcción, instalación y/o verificación de existencia de luminosidad artificial.

Ello se verifica en los registros fotográficos que se plasman en el documento 75 del expediente digital, en el informe de investigador de campo, realizado con posterioridad al accidente.

De todo lo expuesto, queda claro que las demandadas omitieron el cumplimiento a cabalidad de las obligaciones contenidas en el correspondiente contrato de concesión número, específicamente las relacionadas con las obras de mantenimiento y adecuado funcionamiento de la obra, correspondiente a la iluminación de la misma.

Ahora bien, INVIAS, tiene una serie de competencias y responsabilidades establecidas normativa y jurisprudencialmente respecto de la gerencia de la red vial nacional; bajo tal entendido, la sección primera del Consejo de Estado, en sentencia del 31 de agosto de 2016, analizó las atribuciones de INVIAS, previstas en el decreto 2618 de 2013 (vigente para la fecha de los hechos), donde dentro de otras funciones se tiene que le corresponde:

- ***Administrar integralmente los procesos de construcción, conservación, rehabilitación, operación, señalización y de seguridad de la infraestructura vial.***

Como puede observarse en el marco normativo, en el caso de vías nacionales que atraviesan el perímetro urbano de los municipios, éstos tienen la obligación de realizar sobre ellas, las obras estructurales requeridas para su debido funcionamiento como ente territorial, sin embargo, ese deber no conlleva a la realización de obras relacionadas con el mantenimiento de la vía, pues estas son actividades atribuidas al INVIAS.[9]

---

[8] CONSEJO DE ESTADO – SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO – SECCIÓN TECERA – SUBSECCIÓN A – 24 DE MAYO DE 2012 – RADICADO NÚMERO 19001233100019980096O1 (21516).
[9] CONSEJO DE ESTADO – SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO – SECCIÓN PRIMERA – 12 DE MAYO DE 2022 – RADICADO NÚMERO 52001233300020130035702.

Scanned with CamScanner

Así mismo, la ley 105 de 1993[10] consagra que el sector y sistema nacional de transporte lo integra el sector transporte, el ministerio de transporte, sus organismos adscritos y vinculados, donde dentro de otros se ubica al INVIAS como establecimiento público descentralizado adscrito al Ministerio de Transporte.

La anterior normatividad dispone que:

- *Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.*
- *La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.*

Así las cosas, no sólo a las entidades demandadas les asiste un componente obligacional normativo, legal y contractual, sino que las mismas desconocieron sus responsabilidades y obligaciones, contrario a lo dispuesto por el A quo, cuando manifiesta que las anteriores entidades

"(…) no tienen funciones de control y vigilancia en las vías, después de todo, las obligaciones son diferentes a las de una autoridad de tránsito, a saber, el objeto es diferente por el cual la parte actora pretende que el daño debe ser resarcido bajo el entendido que no se cumplió con sus deberes como autoridades administrativas, por lo que se negarán las pretensiones".

Pues de forma errónea, limitó el quid del asunto en la revisión que debía hacérsele al tractocamión, aún cuando ello efectivamente es deber y obligación de otras autoridades que se estudiaran posteriormente, **nada analizó respecto de la omisión y negligencia alegada en el libelo introductorio y en los alegatos de conclusión referente a que el sector no contaba con iluminación artificial y que en consecuencia no se encontraba en un estado adecuado para su utilización por parte de la ciudadanía.**

Resulta claro entonces que la inexistencia de iluminación artificial en el lugar de los hechos, dio lugar a que el conductor del vehículo donde se transportaban las víctimas directas no advirtiera que por delante suyo se desplazaba un tractocamión que llevaba como carga "troncos" o cortezas de madera de árbol y que estaban mal sujetadas, sobre dimensionadas y en movimiento, por lo cual, al transitar detrás de él sin la visibilidad adecuada le restó la posibilidad de tomar acciones respecto del riesgo creado; existiendo un vínculo de causalidad entre la ausencia de iluminación artificial y el accidente ocurrido en un tramo de la concesión vial entre Popayán y Santander de Quilichao.

En suma, concurren los dos elementos cuya concurrencia se precisa para que proceda la declaratoria de responsabilidad administrativa por omisión, como en el presente caso se pretende: en primer término, la existencia de una obligación normativamente atribuida a una entidad pública o que ejerza función administrativa y a la cual ésta no haya atendido o no haya cumplido oportuna o satisfactoriamente y, en segundo lugar, la virtualidad jurídica del eventual cumplimiento de dicha obligación, de haber interrumpido el proceso causal de producción del daño, daño que, no obstante no derivarse -temporalmente hablando - de manera inmediata de la omisión administrativa, **regularmente no habría tenido lugar de no haberse evidenciado ésta.**

---

[10] *Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.*

Scanned with CamScanner

¿En qué forma debió haber cumplido el Estado con su obligación? Y ¿Qué era lo que podía exigírsele?

Se puede concluir entonces, que tanto a la administración representada ya sea por INVÍAS o por la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, como para el concesionario demandado le asistían una serie de responsabilidades, obligaciones y deberes respecto del primer tramo, comprendido entre Popayán y Santander de Quilichao, sobre la vía pública, consistentes en el mantenimiento, prevención, reparación y operación integral de los tramos convenidos, donde se encuentran no solo los deberes de señalización y demarcación sino también de iluminación, mismos que estuvieron ausentes desde el inicio del contrato hasta la fecha del hecho dañoso.

Aún en el imponderable caso en que se considerase que la instalación de los artefactos de iluminación artificial no correspondiese a las anteriores entidades, no es menos verifico afirmar que son éstas últimas quienes debieron garantizar y velar por el cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos en materia vial, dentro de los que se encuentra la iluminación artificial.

Ahora, en lo que compete al MINISTERIO DE TRANSPORTE y la POLICÍA NACIONAL, conviene precisar que ambas entidades son autoridades de tránsito, en los términos del artículo 3 de la ley 769 de 2002, siendo ésta última la autoridad encargada del control de las normas de tránsito y la aplicación del código de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos, según el parágrafo 2 del artículo 6 de la norma en comento.

Mismas autoridades que tienen la responsabilidad y obligación de velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público[11]. Dichos componentes y cargas obligacionales se agudizan respecto de la POLICÍA NACIONAL, pues esta entidad, a través de los servicios especializados de Policía de Carreteras, **contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la red vial nacional.**[12]

Por su parte, la ley 1310 de 2009[13] (vigente para la fecha de los hechos) establece que la Policía de Carreteras de la Policía Nacional, ejercerá sus funciones en el territorio de su jurisdicción en las carreteras nacionales, quienes están instituidos y en el deber de velar por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito y transporte, quienes "***ejercerán de manera permanente, las funciones de:***

(…)

Preventiva. *De la comisión de infracciones o contravenciones,* ***regulando la circulación vehicular y peatonal, vigilando, controlando e interviniendo en el cumplimiento de los procedimientos técnicos, misionales y jurídicos de las normas de tránsito****"*[14]

De lo anterior se concluye entonces, que la labor de la POLICÍA NACIONAL, a través de sus dependencias de tránsito y carreteras no es pasiva ni exclusivamente misional, pues su papel en la seguridad de los actores viales debe ser **activa y permanente,** propendiendo por el cumplimiento de las normativas en materia de tránsito.

Luego entonces, debe recordarse las diversas infracciones en las que incurrió el transportador, mismas que no fueron objeto de control por la POLICÍA NACIONAL,

---

[11] Artículo 7 ley 769 de 2002.
[12] Ibidem.
[13] Mediante la cual se unifican normar sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones.
[14] Ley 1310 de 2009, artículo 5.

Scanned with CamScanner

en más de 80 kilómetros de trayecto que recorrió el conductor sin portar la licencia correspondiente, sin técnico mecánica, sin SOAT y sin asegurar de manera apropiada su carga, infracciones reguladas y sancionadas por el ordenamiento jurídico así:

El artículo 131 de la ley 769 de 2002 prevé en materia de multas, que serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
(...)
C.20 Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas. Además, el vehículo será inmovilizado.
(...)
C.21 No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.
(...)
C.22 Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación".

Por su parte, la ley 1833 de 2010, establece el manual de infracciones a las normas de tránsito:

*C.20. **Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas; que no esté debidamente empacada, rotulada, embalada y cubierta conforme a la normatividad técnica nacional** cuando ésta aplique, de acuerdo con las exigencias propias de su naturaleza, de manera que cumpla con las medidas de seguridad vial y la normatividad ambiental. Además, el vehículo será inmovilizado.*

Los conductores deben transportar las cargas en sus vehículos de manera confiable y segura, ya sean materiales u otros elementos de volumen, pues por negligencia, imprudencia o involuntariamente se puede dar un descargue o derrame sobre la vía, accidentes irreparables en vidas humanas y en los mismos vehículos. De igual manera se debe tener en cuenta las normas de higiene para evitar la afectación del medio ambiente y la salud pública.

*C.21. **No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación**.*

La carga deberá ir perfectamente asegurada de acuerdo a la naturaleza y las características de forma y peso, se utilizará el procedimiento más idóneo para brindar la máxima seguridad en dicho transporte, en aras de evitar accidentes".
De igual forma esta infracción se aplicará por violación a las normas ambientales por emisión de polvo, partículas, o humos provenientes de la carga descubierta de vehículos automotores o para los vehículos que ocasionen emisiones fugitivas provenientes de la carga descubierta.

La carga deberá ir perfectamente asegurada de acuerdo a la naturaleza y las características de forma y peso, se utilizará el procedimiento más idóneo para brindar la máxima seguridad en dicho transporte, en aras de evitar accidentes".

Es válido concluir entonces, que el conductor incurrió en diversas infracciones y contravenciones a la normatividad de tránsito, mismas que debían haber sido

Scanned with CamScanner

garantizadas, prevenidas y sancionadas por las autoridades de tránsito, entre ellas la POLICÍA NACIONAL, dadas sus funciones de carácter no sólo regulatorio, sino **preventivo y sancionatorio**, en los términos del artículo 7 de la ley 769 de 2002.[15]

Cargas obligacionales y deberes normativos que imponían el deber activo a la POLICÍA NACIONAL, de inmovilizar el vehículo de carga contraventor, que de haberse hecho, se hubiera interrumpido eficientemente el nexo causal en la producción del daño antijurídico, no obstante, ello no fue así.

El A quo en su sentencia, se fundamenta en los testimonios de los policiales quienes afirman que no están todo el día en la carretera, sino sólo 2 o 3 horas, de manera ininterrumpida, testimonios que no hacen nada más que constatar y verificar las negligencias y omisiones en las que incurrió la hoy demandada, pues no debe perderse de vista que deberán ejercer sus funciones de manera **permanente y completa,** y no de manera parcial, como erróneamente se hizo en el sub judice.

Ahora bien, llama la atención que el Juez Administrativo en su providencia, desecha de manera total la responsabilidad de la POLICÍA NACIONAL, trasladado toda la responsabilidad al TRANSPORTADOR, en ese sentido, manifestó que:

"De esta manera, si bien a la Policía Nacional, a través de la Dirección de Tránsito y Transporte - Policía de Carreteras, le corresponden obligaciones como las de control a prevención, ***también lo es que por normatividad a LOS TRANSPORTADORES, les obliga la ley a adoptar serias medidas de seguridad para el transporte de su carga pesada, tales como garantizar un transporte confiable y seguro, de acuerdo con la naturaleza y características de forma y peso, eligiendo el procedimiento más idóneo para evitar accidentes en la vía****".*

Argumentos que no son de recibo, en la medida en que no puede desecharse de plano el análisis de la responsabilidad de la administración, trasladándola a un particular, **aún a sabiendas que a la POLICÍA NACIONAL, le asistan una serie de obligaciones, deberes y cargas normativas que cumplir en materia de prevención, seguridad y sanción en materia de tránsito** mismas que brillaron por su ausencia y que contribuyeron co – causalmente a la producción del daño antijurídico.

Si bien es cierto corresponde a las empresas y transportadores realizar el seguimiento y control a la carga, no es menos verídico afirmar que a las autoridades de tránsito le corresponden sendas obligaciones y deberes para garantizar la seguridad e integridad de todos los actores viales, pues de endilgar toda la responsabilidad a las empresas y particulares como lo hizo el despacho de primera instancia, no serían necesarias la existencia de las autoridades de tránsito y transporte.

No puede desplazarse la carga obligacional de los entes demandados a los particulares, cuando sobre los primeros recaían obligaciones normativas y deberes específicos.

Lo anterior no es excusa para que la Policía Nacional permita que estos vehículos que no cuentan con las condiciones de seguridad para transitar por las vías, permitan que lo realicen sin efectuar un control o un chequeo que advierta el riesgo en la fijación y seguridad de la carga transportada siendo visible, si el vehículo es apto o no para realizar tal actividad, procediendo que puede suceder a su inmovilización.

---

[15] ARTÍCULO 7o. 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***.

Scanned with CamScanner

Recayendo entonces la responsabilidad en la Policía Nacional - Dirección de Tránsito y Transporte, quien como autoridad de tránsito debe velar 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, los agentes de tránsito de la Policía Nacional velaran por el cumplimiento del régimen normativo en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios. **Debieron realizar los correspondientes controles entre otros a este tipo de vehículos que transitaba por la vía con una carga que no se encontraba segura, y a su vez determinara sus condiciones técnico mecánicas, como la revisión de los documentos exigidos por la Ley, en este caso para el conductor quien no portaba la licencia de conducción**, no obstante ello no fue así.

Por otro lado, llama la atención que el A quo basó la inexistencia de responsabilidad de la POLICÍA NACIONAL, única y exclusivamente tomando como sustento las declaraciones de los funcionarios de tránsito, olvidando por completo realizar un serio análisis de la carga y deberes normativos en cabeza de la POLICÍA NACIONAL, y el contraste del grado de cumplimiento de estos mismos en el caso en concreto.

Más adelante afirma que: "*estando probado que la Policía Nacional si hacía controles, pero no permanentes sobre la vía, por razones de seguridad, y que precisamente en ese mes, en cumplimiento de sus deberes legales, venía realizando capacitaciones mediante campañas de prevención vial, con conductores, transportistas, peatones, motociclistas, en varias municipalidades, entre ellas Santander de Quilichao, como se ilustra en los oficios antes relacionados*".

No obstante, las simples campañas de prevención vial no cumplen ni satisfacen el lleno de las obligaciones, cargas normativas y deberes en cabeza de la POLICÍA NACIONAL, aunado al hecho de que sus funciones deben ser **permanentes**, no parciales e incompletas.

Es insistente esta defensa, que el contenido obligacional de la entidad demandada no puede ser extraído de las declaraciones de los funcionarios de tránsito, pues ellas emanan única y exclusivamente de la ley y del ordenamiento jurídico, como anteriormente se evidenció, mismas que fueron incumplidas por la POLICÍA NACIONAL.

b. Inexistencia de pronunciamiento frente a la responsabilidad existente del vinculado al proceso en su calidad de llamado en garantía COOTRANSCAUCA S.A.

El A quo, en la providencia hoy recurrida omitió emitir pronunciamiento alguno frente al análisis de responsabilidad respecto de la empresa **COOTRANSCAUCA S.A.**, pese a que la misma fue llamada en garantía por la NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL, vinculada formal y materialmente al proceso mediante el auto interlocutorio número 1200 del 11 de septiembre de 2017 y llamada a concurrir al presente proceso en virtud del fuero de atracción.

Al respecto, conviene precisar que el Juez de primera instancia se limitó a afirmar que la empresa COOTRANSCAUCA S.A., no compareció al proceso, sin detenerse a analizar ni estudiar la existencia de responsabilidad que le asiste a la misma, de conformidad con los antecedentes fácticos del libelo introductorio, donde clara y expresamente se menciona que *"el vehículo tipo tractocamión de placas estaba vinculado como servicio público a la empresa llamada en garantía COOTRANSCAUCA S.A., GUG036, cuyo conductor no portaba licencia de conducción, ni SOAT vigente, ni pólizas de seguros de responsabilidad contractual y extracontractual"*, imputándosele entonces tanto fáctica como jurídicamente el

Scanned with CamScanner

daño antijurídico ocasionado, en la medida en que COOTRANSCACUA S.A., incumplió una serie de deberes y componentes obligacionales de índole normativo y contractual, que contribuyeron co – causalmente a la generación del hecho dañoso; no obstante ello, el A quo nada manifestó al respecto, limitándose única y exclusivamente a establecer que:

> Se indica en los documentos ya citados, que el vehículo tracto camión GUG 036 estaba afiliado a la empresa COOTRANSCAUCA S.A., que fue demandada, pero si llamada en garantía por la policía nacional, pero quien de todos modos no concurrió al proceso. [16]

De lo anterior se evidencia que el respetado Juez de primera instancia tenía conocimiento de la afiliación al servicio público que el vehículo tenía en la empresa COOTRANSCAUCA S.A., no obstante, por el simple hecho de no concurrir al proceso, dejó de analizar la existencia de responsabilidad reprochable a ésta entidad, cuando por el contrario, al no concurrir al proceso (pese a que fue debida y oportunamente notificada) y en consecuencia no contestar la demanda y no realizar un pronunciamiento expreso sobre los hechos y pretensiones de ella, debían presumirse como ciertos aquellos hechos susceptibles de confesión[17], en los términos del CGP. Por su parte, la jurisprudencia del Consejo de Estado, ha sostenido que la falta de contestación de la demanda **deberá ser apreciada por el Juez como *indicio grave* en contra de la entidad que pese a ser notificada no concurrió al estadio procesal.**[18]

Así pues, esta parte activa de la litis considera que el A quo profirió una sentencia que no estudia la responsabilidad existente y reprochable a la empresa COOTRANSCAUCA S.A., pese a existir serios indicios de negligencia, imprudencia e incumplimiento de deberes normativos que desencadenan la responsabilidad de la misma, tal y como pasa a exponerse:

Para lo anterior, deberá estudiarse los componentes normativos y obligacionales que asignaban una serie de compromisos y deberes a la empresa COOTRANSCAUCA S.A, así:

El Decreto 173 de 2001[19] prevé que:

ARTICULO 4. - TRANSPORTE PUBLICO. - De conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el Transporte Público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica.

Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente constituidas y debidamente habilitadas"

El artículo 6 del Decreto en comento, define el servicio público de transporte terrestre automotor de carga como: "*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***

---

[16] Obrante a folio 55 de la providencia recurrida.

[17] **CÓDIGO GENERAL DEL PROCESO. ARTÍCULO 97. FALTA DE CONTESTACIÓN O CONTESTACIÓN DEFICIENTE DE LA DEMANDA.** La falta de contestación de la demanda o de pronunciamiento expreso sobre los hechos y pretensiones de ella, o las afirmaciones o negaciones contrarias a la realidad, harán presumir ciertos los hechos susceptibles de confesión contenidos en la demanda, salvo que la ley le atribuya otro efecto (...)

[18] CONSEJO DE ESTADO – SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO – SECCIÓN CUARTA – 25 DE JULIO DE 2019 – RADICADO NÚMERO 76001233100020120056701 (21683).

[19] Por el cual se reglamenta el servicio público terrestre automotor de carga.

Scanned with CamScanner

habilitada en esta modalidad, *excepto el servicio de transporte de que trata el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988"*

Entonces, para la prestación del servicio público de transporte automotor de carga se prevé dos formas de vinculación:

1. Cuando una empresa no sea propietaria de los vehículos, para la prestación del servicio podrá celebrar el respectivo contrato de vinculación, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que se sujetaran las partes, es decir, existe una contratación permanente.

2. Las empresas de transporte público y los propietarios de los vehículos podrán vincular los equipos transitoriamente para la movilización de la carga, **bajo la responsabilidad de la empresa que expida el manifiesto de carga.**

Por otra parte, el contrato de transporte se encuentra regulado en el Titulo IV, Capítulo I artículos 981 y siguientes del Código de Comercio, los cuales señalan que el transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra a cambio de un precio a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar estos al destinatario, siendo partes den el contrato de transporte de cosas (bienes): El transportador y el remitente; el destinatario hará parte cuando acepte el respectivo contrato.

El transportador es la persona que se obliga a recibir, conducir o entregar la cosa materia del contrato; el remitente quien se obliga a entregar las cosas para la conducción en el lugar y tiempo convenido y el destinatario a quien se le envía esta.

Las relaciones entre la empresa y los propietarios de los equipos se establecen en el contrato de transporte, pues si bien el artículo 991 del Código de Comercio, los vincula solidariamente, para responder por el cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de vinculación, también es cierto que la legislación mercantil es clara en señalar las partes del contrato de transporte, indicando que el transportador está obligado dentro del término pactado y de acuerdo con el modo de transporte y la clase de vehículo previsto en el contrato a recibir la mercancía, conducirla y entregarla en el estado que las recibiera el destinatario.

La responsabilidad de la empresa vinculadora es solidaria con el transportador, toda vez que ésta expide el manifiesto carga y es la responsable de la operación de transporte y por lo tanto podrá ser objeto de sanción cuando permita, facilite, estimule, propicie, autorice o exija el transporte de mercancía con pesos superior al autorizado. Las relaciones entre la empresa y los propietarios de los equipos se establecen en el contrato de transporte, en virtud al Código de Comercio, los vincula solidariamente, para responder por el cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de vinculación.

Ahora bien, es pertinente referimos al INFORME DE ACCIDENTE No. C-77561 elaborado por la Policía Nacional que fue presentado como prueba por el accionante, en él se detalla claramente: clase de accidente: por choque, características del lugar: Rural, Nacional, Diseño: TRAMO DE VIA, Condición climática: LLUVIA, características de la vía: curva, pendiente, con berma, doble sentido, una calzada, dos carriles, en asfalto, estado BUENO, condiciones HUMEDA, sin iluminación artificial. Señales Verticales: NO ADELANTAR. Señales Horizontales: Línea Central Amarrilla CONTINUA. Línea de Carril Blanca: LINEA DE BORDE BLANCA. Delineador de Piso: TACHA: en cuanto a los Conductores de los Vehículos, se tiene como vehículo número No. 1 el de placas OQE-540 vehículo número 2. El vehículo de servicio público de placas SXW-203, vehículo No. 3: (tracto camión) placas GUG-036. empresa: **COOTRANSCAUCA S.A**. conducido por:

Scanned with CamScanner

HAROLD ANDRES URBANO CRUZ. C.C 10.296.903. NO PORTA LICENCIA DE CONDUCCION. Con revisión Técnico Mecánica v SOAT vigentes, propietario del vehículo JAMES OCIEL RENJIFO MUÑOZ. En las CAUSAS PROBABLES se tiene identificado VEHICULO 3 Cod. Causas: 139 - FALTA DE SEÑALES EN VEHICULO VARADO y 157 -OTRA: **PERSONA NO IDONEA PARA MANEJAR EN VIA PUBLICA NO TIENE LICENCIA DE CONDUCCION**.

Es claro que la empresa como tenedora y propietaria de la carga es la responsable de su manejo y seguridad en la fijación de la carga, es quien debe garantizar las condiciones óptimas para transportar la carga por las vías, de igual manera es la empresa la única responsable de la contratación que haga de sus conductores y para ello debe tener en cuenta los requisitos de ley que se exigen para realizar este tipo de transporte, que sea una persona idónea que cuente con la experiencia requerida y que se encuentre activo en el sistema RUNT pues todo actor de tránsito y transporte debe estar registrado en el aplicativo mencionado, con la licencia de conducción correspondiente, para el caso que nos ocupa la C2; situación que al ser verificada en el aplicativo HQ - RUNT se pudo determinar que el señor HAROLD ANDRES URBANO CRUZ, C.C 10.296.903 conductor del tracto camión para la época de los hechos 25 de junio de 2014 **no contaba con licencia de conducción**, pues según el récord que arroja el aplicativo, el señor URBANO CRUZ tan solo hasta el día 26 de junio de 2014 se inscribió en el RUNT, y obtuvo la licencia de conducción C2 No. 10296903 expedida el 12 de diciembre de 2014 con vencimiento al 12 de diciembre de 2017, **lo cual indica que el señor no era apto para conducir el vehículo pues no portaba licencia de conducción.** Son, el propietario del vehículo con el que se transporta la carga y con la que se causó el daño y la empresa a la cual estaba afiliado los guardianes de esta actividad peligrosa.

Si bien, no se ha reglamentado las condiciones físicas de acondicionamiento y fijación de este tipo de carga, **no es excusa para que el propietario tenedor del vehículo y la carga y/o vehículo omitan tener en cuenta la seguridad en la fijación de la carga en el vehículo que eviten el desbordamiento y descarrilamiento de la misma; tampoco es excusa para que la Policía Nacional permita que estos vehículos que no cuentan con las condiciones de seguridad para transitar por las vías, permitan que lo realicen sin efectuar un control o un chequeo que advierta el riesgo en la fijación y seguridad de la carga transportada siendo visible, si el vehículo es apto o no para realizar tal actividad, procediendo que puede suceder a su inmovilización**.

Quien debe realizar un control en las vías entre otros del transporte de carga como se ha venido manifestando es la Policía Nacional - Dirección de Transporte y Tránsito quien debió observar que transportar carga en esas condiciones sin seguridad en el embalaje podía causar un accidente.

Así las cosas, la responsabilidad en los hechos ocurridos el día 25 de junio de 2014 donde fallece el señor HUGO RAMIREZ MONCADA, adicionalmente a las anteriores entidades demandadas, en la empresa de Transporte Público de Carga COOTRANSCAUCA, **por transportar la carga en vehículos que no garantizan la seguridad de la misma en su embalaje, pues es quien debe garantizar las condiciones óptimas para transportar la carga por las vías,** de igual manera es la empresa la única responsable de la contratación que haga de sus conductores y para ello debe tener en cuenta los requisitos de ley que se exigen para realizar este tipo de transporte, que sea una persona idónea que cuente con la experiencia requerida, y para el caso que nos ocupa el conductor del tracto camión no era una persona apta y carecía de experiencia para realizar esta actividad catalogada de alto riesgo, ya que no contaba con la respectiva licencia de conducción que lo avalaba (categoría C2) para realizar tal actividad, se reitera que fue tan solo hasta diciembre del 2014 que obtuvo la respectiva licencia de conducción.

Scanned with CamScanner

En segundo lugar, la responsabilidad recae también en la Policía Nacional - Dirección de Tránsito y Transporte, quien como autoridad de tránsito debe velar 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, los agentes de tránsito de la Policía Nacional velaran por el cumplimiento del régimen normativo en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios. Debieron realizar los correspondientes controles entre otros a este tipo de vehículos que transitaba por la vía con una carga que no se encontraba segura, y a su vez determinara sus condiciones técnico mecánicas, como la revisión de los documentos exigidos por la Ley, en este caso para el conductor quien no portaba la licencia de conducción.

Dilucidado lo anterior, es válido afirmar que a la empresa COOTRANSCAUCA S.A., en su calidad de empresa a la que estaba vinculado el vehículo en el servicio público debía contratar personal idóneo, capacitado, además de asegurar y garantizar en todo momento las condiciones de sus vehículos y de las cargas que transportan, en los términos de los decretos anteriormente estudiados y de la normativa comercial.

Luego entonces habiéndose establecido que la entidad responsable en lo de su competencia no ha atendido - o lo ha hecho de forma deficiente o defectuosa- al referido contenido obligacional, esto es, se ha apartado -por omisión- del cabal cumplimiento de las funciones que el ordenamiento jurídico le ha asignado, es menester precisar si dicha ausencia o falencia en su proceder tiene relevancia jurídica dentro del proceso causal de producción del daño atendiendo a la teoría de la causalidad adecuada.

Por lo anterior, el daño antijurídico es imputable a las hoy demandadas a título de falla del servicio, ya que en el proceso se encuentra probado el comportamiento omisivo, insuficiente y negligente de las mismas, frente a las obligaciones que a cada una le asistían, consistentes bien sea en mantenimiento, garantizando seguridad, instalando reflectores o iluminación artificial y operación de los tramos viales, como en labores preventivas y de protección, seguridad, custodia y bienestar que debía garantizárseles a los demandantes, así mismo respecto de COOTRANSCAUCA S.A., se tiene que las misma debí haber contratado personal idóneo, capacitado y a la altura de los requerimientos, con el fin de cumplir con la normativa de tránsito vigente, mismos que fueron omitidos y desatendidos las entidades demandadas en su respectiva competencia y marco normativo y jurisprudencial, que contribuyeron eficientemente a la producción del daño antijurídico ocasionado a los demandantes.

La anterior conclusión es el resultado del contraste que se debe realizar entre **(i)** el contenido obligacional que las normas pertinentes fijan para el organismo o entidad administrativa implicada y **(ii)** el grado de cumplimiento u observancia del mismo por parte de la autoridad demandada en el caso concreto[20].

Verificado que las entidades demandadas no han atendido al referido contenido obligacional, esto es, se ha apartado por omisión del cabal cumplimiento de los deberes que el ordenamiento jurídico le ha asignado, es menester precisar si dicha ausencia o falencia en su proceder tiene relevancia jurídica dentro del proceso causal de producción del daño antijurídico, de acuerdo con la **teoría de la causalidad adecuada,** es decir, si la falla en el servicio imputada a la demandada es de tal entidad que se debe tener como causa eficiente del daño, desde la precitada teoría.

Bajo la cual **no puede determinarse, como única causa de un daño, aquella que corresponde al último suceso ocurrido en el tiempo.** Este criterio simple, que

---

[20] CONSEJO DE ESTADO – SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO – SECCIÓN TERCERA – RADICADO NÚMERO 25000232600020000235901 (27434).

Scanned with CamScanner

opone la causa inmediata a la causa remota, implicaría, en últimas, **confundir la causalidad jurídica con la causalidad física y no tomar en cuenta HECHOS U OMISIONES que, si bien no son la última causa del daño sí contribuyeron a determinar su producción[21].** Ello toda vez que tal y como se dijo, no puede confundirse la causalidad jurídica con la física, es decir, si bien la conducta omisiva y negligente de las entidades demandadas no fueron a priori la última causa de la muerte y lesión de las víctimas directas, lo cierto es que contribuyeron eficientemente a la generación del daño antijurídico, por cuanto las demandadas debían cumplir con una serie de componentes obligaciones dentro del marco de su competencia, y al no hacerlo, el tractocamión no fue detenido ni inmovilizado, no se verificaron las dimensiones y pesos de la carga, así como tampoco se garantizaron las condiciones aptas e idóneas para el tránsito de vehículos al no contar con ningún tipo de iluminación artificial, quitando la posibilidad al conductor del vehículo accidentando de maniobrar o prevenir que la carga del vehículo que se desplazaba por delante suyo estaba a punto de caerse y salir expulsada, situación que se hubiere podido evitar si las entidades demandadas hubieran cumplido con sus obligaciones y deberes.

Así pues, concurren los dos factores para que proceda la declaratoria de responsabilidad del Estado y del particular en virtud del fuero de atracción, ello por cuanto existe una serie de incumplimientos omisivos y negligentes, que fueron causa adecuada para la producción del daño. Así lo ha entendido la sección tercera del H. Consejo de Estado:

> *"Ahora bien, considera esta Sala que, tratándose de la responsabilidad por omisión, establecido el daño, el análisis debe conducirse hacia la determinación de la causalidad y la imputabilidad, aplicando para el primer caso, obviamente, la teoría de la causalidad adecuada. En ese sentido, el problema radicaría en establecer, inicialmente, si existía la posibilidad efectiva para la entidad demandada de evitar el daño, interrumpiendo el proceso causal. Y el análisis de la imputación, que será posterior, se referirá a la existencia del deber de interponerse, actuando –situación en la que la obligación de indemnizar surgirá del incumplimiento, como comportamiento ilícito–, o de un daño especial o un riesgo excepcional previamente creado, que den lugar a la responsabilidad, a pesar de la licitud de la actuación estatal.*
>
> *Debe precisarse también que, conforme a los principios decantados por la jurisprudencia nacional,* ***la relación de causalidad sólo tiene relevancia para el derecho cuando responde a criterios de naturaleza jurídica, más allá de la simple vinculación física entre un comportamiento y un resultado****".* (Énfasis propio)

Es así como las hoy demandadas, dentro de su competencia tenían la posibilidad de evitar el daño, siempre y cuando cumpliera con sus deberes y obligaciones, no obstante, ello no fue así, puesto que las hoy demandada inobservaron abiertamente los deberes y el contenido obligacional que le fue impuesto por el ordenamiento jurídico.

En conclusión, si bien es cierto que la causa última que determinó la producción del daño, fue el impacto recibido por la expulsión de unos "troncos" o cortezas de madera, en la medida en que ella es la que se encuentra más próxima a su ocurrencia, **no es menos verídico afirmar que si se hubiesen cumplido las obligaciones y deberes ya referidos, por parte de los entes de derecho público**

---

[21] CONSEJO DE ESTADO – SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO – SECCIÓN TERCERA – RADICADO NÚMERO 25000232600020000235101 (27434)

Scanned with CamScanner

y privado, la muerte y lesión de las víctimas directas no hubieren acaecido, por lo menos, en las circunstancias y hechos que motivan la presente acción, luego, todos y cada uno de los integrantes del extremo pasivo de la litis tenían la capacidad de evitar la producción del daño antijurídico, ya que no se trataba de un hecho imprevisible, ni irresistible, no obstante, **nada hicieron para mitigar o reducir el riesgo, dado que debieron haber garantizado seguridad en los trayectos y no lo hizo, debieron haber instalado y garantizado iluminación artificial y no lo hicieron, debieron haber verificado el tractocamión y no lo hicieron, luego están llamadas a ser declaradas administrativas y patrimonialmente responsables por los perjuicios causados a los demandantes.**

En consecuencia, el incumplimiento de los contenidos obligacionales a cargo del Estado y de COOTRANSCAUCA S.A., en virtud del fuero de atracción deben de tenerse como una causa adecuada del perjuicio, en la medida en que concurrió y colaboró a determinarlo y producirlo.

c. No acaeció causal de exoneración de responsabilidad por parte de las entidades demandadas.

Al respecto debe mencionarse que las entidades demandadas, en ningún estadio procesal lograron probar que acataron los deberes a los que se encontraban obligadas–positivos o negativos- mucho menos se demostró que medió una causa extraña como fuerza mayor, el hecho exclusivo y determinante de la víctima o el hecho también exclusivo y determinante de un tercero.

Así las cosas y de acuerdo a lo anteriormente expuesto se observa que hubo una falla en el servicio tanto en el control y vigilancia en la carretera Tambo- Santander de Quilichao, por la Policía de Carreteras, como de la Policía de Tránsito de cada municipio por la cual transitó el vehículo de placa GUG036, de servicio público afiliado a la empresa Cotranscauca S.A., que transportaba madera descortezada para pulpa, así como también hubo omisión en el cumplimiento de garantizar una iluminación eficiente en la carretera, además de otras omisiones expuestas por otras entidades, las cuales son imputables a diferentes instituciones estatales conforme se explicó, las cuales influyeron de manera determinante en el accidente de tránsito, ocurrido el 25 de junio de 2014, el cual, causó heridas a 17 personas y muerte a otros dos, entre ellos a HUGO RAMIREZ MONCADA Y ALMA VALENCIA DE RAMIREZ, lo cual es acreditado con el informe de accidente del tránsito, certificado de defunción e historias clínicas, en donde el daño causado a mis poderdantes, debe ser indemnizable, toda vez que el Estado es el llamado a garantizar un transporte seguro en la vías terrestres a todos los ciudadanos en el territorio colombiano, en donde las omisiones presentadas las víctimas antes mencionadas no están en la obligación de soportar, ya que no está justificado por la ley o el derecho.

III. PETICIÓN

Es por todo lo anterior, respetuosamente Solicito Revocar en su totalidad el fallo de primera instancia dictado por el Juzgado 05 Administrativo de Popayán del 30 de septiembre de 2024 sentencia número 172-2022 y en consecuencia, se accedan a las pretensiones de la demanda.

Atentamente,

OLGA LUCIA LONDOÑO LUNA
CC. Nro. 20.829.346 de Puerto Salgar
T.P. Nro. 179.515 del Consejo Superior de la Judicatura

Scanned with CamScanner