

Doctora

ZULDERY RIVERA ANGULO

Magistrada Tribunal Administrativo del Cauca

stadmcauca@cendoj.ramajudicial.gov.co

E. S. D.

Expediente: 19001333300520160020501
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: **Alegatos de conclusión segunda instancia.**

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 y dentro del término legal, me permito presentar ante su despacho, **alegatos de conclusión en segunda instancia**, en consideración con el Auto número 446 del 09 de diciembre 2024, de conformidad con lo siguiente:

I. LO PROBADO EN EL PROCESO.

El A quo, en la providencia recurrida, toma como hecho cierto el daño acaecido, consistente en la muerte del señor HUGO RAMÍREZ MONCADA, y de las lesiones sufridas por ALMA VALENCIA 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 VALENCIA 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 VALENCIA 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 pérdida de la capacidad laboral del 15.90%.

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 RAMÍREZ.

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

Por otro lado, obra a folio 119 del cuaderno principal 01, certificación emitida por la empresa TRANSPORTES “TIERRA DEL SOL E.A.T.”, identificada con el NIT número 825.000.506-8, donde se establece que el señor HUGO RAMIREZ MONCADA (Q.E.P.D), era propietario de la camioneta con placas SMN-012, misma con la que prestaba el servicio de transporte público especial para ALCANOS DE COLOMBIA, desde el mes de noviembre de 2013 hasta la fecha de su fallecimiento, devengando una asignación mensual de DOS MILLONES OCHOCIENTOS MIL PESOS MCTE (\$2.800.000 MCTE).

En el mismo sentido, a folio 121, 123 y 125 del cuaderno principal 01, obran desprendibles de pago de la CAJA DE SUELDOS DE RETIRO DE LA POLICIA NACIONAL (CASUR), que dan cuenta la asignación de retiro de la que era acreedor el señor HUGO RAMIREZ MONCADA, devengando un total de UN MILLÓN

SEISCIENTOS OCHENTA MIL SETENTA Y OCHO PESOS MCTE (\$1.680.078 MCTE).

Dineros que constituían el sustento del hogar conformado entre los hoy demandantes y el señor HUGO RAMIREZ DE MONCADA, pues era éste último quien sufragaba los gastos de su familia; así mismo, la señora ALMA VALENCIA DE RAMIREZ, dependía económicamente de quien fuera su cónyuge hasta la fecha de su deceso como consecuencia de las omisiones y negligencias imputables a las entidades demandadas, en los términos de la demanda y del recurso de apelación.

No obstante lo anterior, y de conformidad con el libelo de segunda instancia, resulta imperante realizar algunas precisiones respecto a la falta de motivación y pronunciamiento alguno respecto de la responsabilidad que le asiste a la empresa COOTRANCAUCA S.A, sin perjuicio de los argumentos esbozados en el recurso que permiten entrever la responsabilidad administrativa y patrimonial en cabeza de los demandados, especialmente de la POLICÍA NACIONAL, AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVIAS), UNIÓN TEMPORAL DE DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA, AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Así las cosas, sea lo primero manifestar que dentro de otras situaciones expuestas en la apelación, uno de los factores determinantes del hecho dañoso es la impericia del conductor, ya que no era una persona autorizada por el Estado para conducir vehículos de transporte de carga pesada, debido a que al momento de los hechos no contaba con una licencia de conducción que lo habilitara como persona idónea para realizar dicha actividad, situación ratificada en el informe ejecutivo FPJ3, donde textualmente se indica: *“se realiza orden de comparendo por no tener licencia de conducción.”*

Luego entonces, la falta de pericia del conductor se ve reflejada en la forma en como éste conducía un vehículo que a todas luces no se encontraba en la capacidad para maniobrar, donde al tomar una curva inclinada, debió abordar la misma a una velocidad baja, para que la fuerza que ejerza la carga sobre los elementos de contención sea menor, es así que al no tener la pericia necesaria para manejar un tracto camión, el conductor no tuvo en cuenta dicha consideración, dado que la fuerza generada por la carga sobre los materiales de sujeción fue de tal magnitud que generó su ruptura.

En dicho sentido, y de conformidad con el informe de investigador de campo número 196986000634201400262, resulta válido afirmar que la causa eficiente del hecho generador del daño antijurídico ocasionado el 25 de junio de 2014, donde falleció el señor HUGO RAMIREZ DE MONCADA, y sufrió lesiones la hoy demandante ALMA VALENCIA DE RAMIREZ, correspondió a una fatiga de los componentes de ajuste

y sujeción de la carga, así como la falta de pericia del conductor del tracto camión, situaciones que conllevaron a la expulsión de la carga de madera.

QUE EL SEÑOR CONDUCTOR DL TRACTO CAMION NO TIENE LICENCIA DE CONDUCCION Y NO ES IDONEO PARA CONDUCIR VEHICULO IGUAL MANERA SE REALIZA ORDEN DE COMPARENDO NUMERO 1831453 POR NO TENER LICENCIA DE CONDUCCION.

ES DE ANOTAR QUE PRESISAMENTE EL IMPACTO DEL MICROBUS Y LA CAMIONETA FUE CON LOS TRONCOS DE MADERA QUE TRANSPORTABA EL TRACTO CAMION.

HIPOTESIS DEL ACCIDENTE ES PARA EL VEHICULO No. 3 TRACTO CAMION: CONDUCTOR 139: INPERICIA EN EL MANEJO.

157: OTRA... PERSONA NO IDONEA PARA CONDUCIR EN VIA NACIONAL (PUBLICA).

Así mismo, debe de tenerse en cuenta el estado físico y mecánico del tractocamión de placas GUG063, para ello, debe acudirse al informe de investigador de campo FPJ11, elaborado del Subintendente LUIS CARLOS REYES OCHOA, desde el folio 152 del archivo 075 dentro del expediente digital:

Llanta Externa Primer Eje Trasero Izquierdo, marca FULL WAY, Serie TB-660 295/80R/22.5-152/149M 130psi, País Fabricante CHINA., DOT 83 AD QG 01 0311 elaborada la semana 03 del año 2011; LLANTA REGRABADA. Llanta Interna Primer Eje Trasero Izquierdo, marca HANKOOK, Serie DH-05 295/80R/22.5-152/148M 123psi, País Fabricante KOREA., DOT BJ OV KUH 2410 elaborada la semana 24 del año 2010; LLANTA REGRABADA. Labrado llanta interna imagen 1= 4 milímetros y externa primer eje lado izquierdo, imagen 1= 4 milímetros, **A PESAR DE POSEER LABRADO DICHAS LLANTAS NO ESTÁN APTAS PARA EL SERVICIO.**

Llanta Externa e interna Segundo Eje Trasero Izquierdo, marca FULL WAY, Serie TB-660 295/80R/22.5-152/149M 130psi, País Fabricante CHINA., DOT 83 AD QG 01 0411 elaborada la semana 04 del año 2011; CONJUNTO DE LLANTAS REGRABADAS. Labrado llanta interna imagen 2= 3 milímetros; labrado llanta externa imagen 2= 0 milímetros, **A PESAR DE POSEER LABRADO DICHAS LLANTAS NO ESTÁN APTAS PARA EL SERVICIO.**

CONCLUSIÓN

-NO SE ENCONTRARON EVIDENCIAS QUE INDIQUEN DAÑOS O FALLAS PRESENTADAS EN LOS DISTINTOS SISTEMAS PRESENTES EN EL VEHÍCULO, VEHÍCULO NO POSEE DAÑOS NI FALLAS DERIVADAS DEL EVENTO DE TRANSITO, SE RECOMIENDA EL CAMBIO DE CUATRO LLANTAS DEL TRÁILER, PUES NO SON APTAS PARA SER UTILIZADAS EN LAS CONDICIONES EN QUE SE ENCONTRARON.

10.4. SISTEMA DE RODADO Y FRENO

Se realiza la inspección ocular al sistema de rodado, inicialmente realizando un ruteo y todos los componentes conductos-conectores sin encontrar fuga de aire, además se analiza y mide el labrado de las llantas, tanto de la Unidad tractora como del trailer o semirremolque, determinando que las llantas de la unidad tractora GUG-036 cuentan con las condiciones necesarias para ser utilizadas; todo el sistema posee una profundidad de labrado adecuada, de acuerdo con lo establecido en la norma técnica colombina 1304 y 3989 para llantas utilizadas en vehículos pesados; de igual forma las llantas ubicadas en el trailer R-25326, cuatro (4) llantas, a pesar de poseer labrado, al ser regravadas por el desgaste normal poseen exposición de los componentes metálicos de la carcasa de la llanta en la superficie que entra en contacto con el asfalto, razón por la cual no cumplen con lo establecido en la norma técnica colombina 1304 y 3989 para llantas utilizadas en vehículos pesados, las otras ocho (8) llantas, si cumplen de acuerdo con lo establecido en la norma técnica colombina 1304 y 3989 para llantas utilizadas en vehículos pesados.

Visto lo anterior, forzoso resulta analizar detenidamente ya no los aspectos físicos y materiales del tracto camión, sino su situación jurídica y/o afiliación, de donde se podrá vislumbrar que el vehículo tipo tractocamión de placas GUG063, era un vehículo de **servicio público**, afiliado a la empresa **COOTRANSCAUSA S.A.**, tal y como en fallador de primera instancia reconoce, además de la extensa prueba documental que existe al respecto, verbigracia, el informe ejecutivo FPJ3 obrante a folio número 2 del documento 075 dentro del expediente digital:

Así las cosas, y a partir de la licencia de tránsito número 07190012650072, emitido por la Secretaria de Transito de Popayán, y del contrato de vinculación sin administración, se ratificó que el vehículo de placas GUG036 es de propiedad del señor JAMES OCIEL RENGIFO MUÑOZ, y que se encuentra afiliado a la empresa COOTRANSCAUCA, cuyo objeto principal es: ***“LA INDUSTRIA Y ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOR DE CARGA, TENDIENTES A EJECTURAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE UN LUGAR A OTRO, CONFORME A LAS LEYES COLOMBIANAS Y EN ESPECIAL A LAS NORMAS QUE REGULAN DICHA ACTIVIDAD”*** (Énfasis propio), por lo tanto, la empresa COOTRANSCAUCA, tenía la guarda de la actividad peligrosa y del vehículo automotor para el 25 de junio de 2014. Vehículo que por demás, es del servicio público:

PLATAFORMA DE SEGURO QUE INMEDIATAMENTE COBRARÁ A LAS PERSONAS EN AGENTES DE TRANSITO  SEGUROS DEL ESTADO S.A. EST. BOLIVIANO 578 - C.A. 1160 - Calle 14 de Mayo y Comercio, B.G.										CLASE VEHICULO CARGA O MIXTO		SERVICIO PUBLICO		OUNDAJE/VATOS 14013			
FECHA EXPEDICIÓN AÑO MES DIA AÑO MES DIA AÑO MES DIA 2013 10 31 2013 11 01 2014 10 31										MODELO 1983		PLACA No. GU0035		MARCA CHEVROLET		LINEA VEHICULO BRIGADIER	
APELLIDOS Y NOMBRES DEL TOMADOR RENGIFO MUÑOZ JAMES OCIEL										No. MOTOR 30120406		No. CHASIS o No. SERIE CH200812					
TELÉFONO TOMADOR 8241944										No. VIN 30120406		PASAJEROS 2		CAPACIDAD TON. TARIFA 30.00 33			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN POPAYAN			
No. DOCUMENTO TOMADOR 2C 10538526										No. DOCUMENTO TOMADOR 40		CLASE PRODUCTO 132903		CLASE EXPEDICIÓN 			

Sin embargo, la responsabilidad de la empresa COOTRANSCAUCA, no sólo se cimienta en una imputación fáctica, sino jurídica, veamos:

En primer lugar, se tiene el Decreto 173 del 2001 (vigente para la fecha de los hechos) *por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor de carga*, donde, desde su artículo 1 dispone los deberes y cargas obligacionales en cabeza de las empresas de transporte público:

“ARTICULO 1.- OBJETO Y PRINCIPIOS.- El presente Decreto tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga y la prestación por parte de estas, de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales”. (Énfasis propio).

Dentro de la misma normativa, el artículo 4 dispone:

“ARTÍCULO 4.- TRANSPORTE PÚBLICO.- 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”. (Énfasis propio).

Pasando al artículo 6 de la normativa en comento, se tiene que:

“Artículo 6o. Servicio público de transporte terrestre automotor de carga. Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, excepto el servicio de transporte de que trata el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988”. (Énfasis propio).

Ahora, por su parte, la ley 336 de 1996 *por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte*, en su artículo 34 dispone:

“ARTÍCULO 34.-Las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes”. (Énfasis propio).

Retornando al Decreto 173 del 2001, menester resulta indicar que en él se prevén dos (2) 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, entre otras.
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 expide el manifiesto de carga.

En este caso, obra contrato de vinculación sin administración del vehículo automotor para con la empresa de transporte público **COOTRANSCAUCA**, lo cual pone en evidencia la obligación normativa, cargas y deberes derivados del ordenamiento jurídico que recaían en cabeza de dicha empresa, bajo las cuales, se encontraba obligada a:

1. Prestar un servicio de transporte público terrestre automotor de carga de manera eficiente y segura.
2. Dicho servicio debía ser prestado a través de vehículos apropiados, garantizando la seguridad de los usuarios.
3. Dicho servicio público debe ser prestado bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en dicha modalidad.
4. La empresa vinculadora está obligada a **VIGILAR y CONSTATAR** que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio.

Luego entonces, resulta válido afirmar sin hesitación alguna, que la empresa **COOTRANSCAUSA**, no cumplió con sus obligaciones legales ni deberes normativos de verificar en primer instancia, la idoneidad de sus conductores, por cuanto quien se encontraba al mando del tractocamión no se encontraba habilitado para maniobrar tal elemento, dado que no contaba con licencia de conducción apta; así mismo, vinculó y mantuvo vinculado un vehículo que contaba con pésimas condiciones técnicas y físicas, como el desgaste de cuatro (4) de sus llantas, cuya carcasa se encontraba visible y en contacto con el asfalto, así como las regulares condiciones de sus elementos de sujeción de carga.

Por otro lado, resulta interesante analizar la teoría de la guardia compartida de la cosa generadora del daño, para lo cual se hace necesario remitirse a la jurisprudencia de la H. Corte Suprema de Justicia, donde se ha dicho:

“Y sobre este particular, propicio al caso ventilado, la jurisprudencia colombiana, de antaño, acuñó la concepción del guardián del bien con el que se cumple dicha actividad, planteando que es la persona (...) física o moral que, al momento del percance, tuviere sobre el instrumento generador del daño un poder efectivo e independiente de dirección, gobierno o control, sea o no dueño”¹ (Énfasis propio).

Lo anterior, con ocasión al estudio del concepto de guarda compartida en actividades peligrosas entre la empresa transportadora y el propietario del automotor con el cual se ejerce aquella, en el caso donde se discutía la responsabilidad civil de las sociedades transportistas, cuyo negocio y objeto es precisamente operar y explotar los vehículos que otras personas vinculan, en cumplimiento de la ley.

La anterior posición no es aislada, pues anteriormente se había dispuesto:

“(...) la cuestión debe ser examinada según quienes sean sus guardianes, perspectiva desde la cual se comprenden por pasiva todas aquellas personas, naturales o jurídicas de quienes se pueda predicar potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento mediante el cual se realizan aquellas actividades.” (Énfasis propio).

Entonces, en cuanto a la responsabilidad por actividades peligrosas de que trata el artículo 2356 del Código Civil, a la cual se atempera la conducción de vehículos de carga pesada, el criterio jurisprudencial acabado de citar permite concluir dentro de otras cosas que es posible declarar responsabilidad de la empresa de transporte, sociedad vinculadora del vehículo o elemento con el cual se ejerce la actividad peligrosa, por cuanto su objeto y finalidad precisamente es el aprovechamiento y explotación de tal conducción y transporte.

En ese mismo sentido, y recordando la aplicación del fuero de atracción operante en el presente caso, en cuanto a la responsabilidad civil extracontractual de la empresa de transporte a la cual se encuentra inscrito el vehículo con el cual se causa el daño, se ha dicho:

“en cuanto afiliadoras para la prestación regular del servicio a su cargo, independientemente de que no tengan la propiedad del vehículo respectivo, ostentan el calificativo de guardianas de las cosas con las cuales se ejecutan las actividades propias de su objeto social, no sólo porque obtienen aprovechamiento económico como consecuencia del servicio que prestan con los automotores así vinculados, sino a que por

¹ Radicado 05001310300520180061301.

la misma autorización que les confiere el Estado para operar la actividad pública, por demás, son quienes de ordinario ejercen sobre el automotor un poder efectivo de dirección y control, dada la calidad de tenedoras legítimas adquieren a raíz de la afiliación convenida con el propietario o poseedor del bien (...) al tiempo que asumen la tarea de verificar que la actividad se ejecute previa reunión integral de los distintos documentos que para el efecto exige el ordenamiento jurídico y las condiciones técnicas y mecánicas”²

Entonces, es acertado manifestar que el solo hecho de estar afiliado un vehículo a determinada sociedad, implica que ésta soporte alguna responsabilidad y tenga algún control sobre el vehículo.³

Descendiendo al caso en concreto, se tiene que:

1. El vehículo tipo tractocamión de placas GUG036, se encuentra registrado como servicio público, afiliado a la empresa de transporte público COOTRANCAUCA.
2. Dicho vehículo afiliado no contaba con el lleno de los requisitos para circular por el territorio colombiano, mucho menos para transportar carga, pues cuatro de sus llantas se encontraban en pésimo estado, al estar descubierta su carcasa; al igual que el estado y resistencia del sistema de contención de carga.
3. El vehículo afiliado era conducido por persona no apta para tal fin, pues no se encontraba autorizada para maniobrar tal tipo de vehículo, dado que no contaba con la licencia de conducción necesaria, siendo evidente la impericia con la que el conductor se desplazaba en el territorio nacional.
4. La empresa COOTRANCAUCA, omitió vigilar y constatar que los conductores de sus elementos afiliados contaran con licencia de conducción vigente y apropiada, al tiempo que ignoró las situaciones mecánicas y técnicas del vehículo con el que ejercía y explotaba su objeto.
5. Talas negligencias y desconocimientos de los deberes normativos y cargas obligacionales emanadas del ordenamiento jurídico revisten tal virtualidad, que contribuyeron co-causalmente a la generación del hecho productor del daño antijurídico. Pues de haberse cumplido con sus deberes, se hubiere podido evitar la consumación del hecho.

² CORTE SUPREMA DE JUSTICIA – SALA DE CASACIÓN CIVIL – RADICADO NÚMERO 44001310300120010005001 – 19 DE DICIEMBRE 2011.

³ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA – SALA DE CASACIÓN CIVIL – RADICADO NÚMERO SC129942016 – 15 DE SEPTIEMBRE 2016.

Entonces, 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.

Por otro lado, 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.

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, recae 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, tal y como se desprende de la normatividad expuesta al inicio del presente, 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.

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 debían 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.

Verificado que dicha entidad, al igual que aquellas que conforman el extremo pasivo de la litis no han atendido al referido contenido obligacional, esto es, se han 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 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**⁴. 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

⁴ CONSEJO DE ESTADO – SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO – SECCIÓN TERCERA – RADICADO NÚMERO 25000232600020000235101 (27434)

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, 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 y marco obligacional, tenían la posibilidad de evitar el daño, siempre y cuando cumpliera con sus deberes normativos, no obstante, ello no fue así, puesto que las hoy demandadas inobservaron abiertamente los deberes y el contenido obligacional que le fueron impuestos 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,** 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 debe tenerse como una causa adecuada del perjuicio, en la medida en que concurrió y colaboró a determinarlo y producirlo.

Finalmente, forzoso resulta colegir 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.

II. PETICIÓN

Es por todo lo anterior, que respetuosamente se solicita al H. Magistrado:

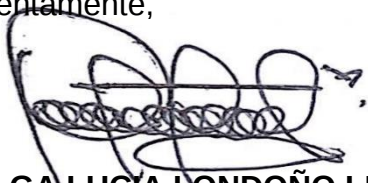
PRIMERO: Revoque en su totalidad el fallo de primera instancia dictado por el Juzgado 05 Administrativo de Popayán.

SEGUNDO: Y, en consecuencia, se concedan las pretensiones del libelo inicial.

III. NOTIFICACIONES

Para efectos de notificaciones, solicito se tenga el correo electrónico olgaluna7623@gmail.com, la dirección calle 4 #7-82 edificio los leones, oficina 101, barrio Centro en la ciudad de Popayán y el abonado telefónico 3043627560.

Atentamente,

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized initial 'O' followed by a series of loops and a horizontal line across the middle.

OLGA LUCÍA LONDOÑO LUNA

CC. Nro. 20.829.346 de Puerto Salgar

T.P. Nro. 179.515 del Consejo Superior de la Judicatura