

San Juan de Pasto, 21 de mayo de 2024

Señores

MAGISTRADOS

TRIBUNAL SUPERIOR DE PASTO

SALA DE DECISIÓN CIVIL FAMILIA

MAG. PON. DR. GABRIEL GUILLERMO ORTIZ NARVAEZ

EN SU DESPACHO

Ref. Proceso verbal No. **2020-00166-00** (037.24)

Demandante: ANA CRISTINA ESPAÑA Y OTROS

Demandados: COOPERATIVA SUPERTAXIS Y OTROS.

**Actuación: RECURSO DE APELACIÓN CONTRA SENTENCIA – SUSTENTACIÓN
DE LOS REPAROS FORMULADOS.**

LUCIANO VILLA VALLEJO, abogado inscrito con T.P. No. 39,752 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en mi calidad de apoderado judicial de la parte demandante, por medio del presente escrito, procedo a sustentar los reparos sobre los cuales funda el recurso de apelación formulado contra la sentencia de primera instancia proferida por el Juzgado Cuarto Civil del Circuito de Pasto, a fecha 28 de noviembre de 2023, sustentación que se presenta en tiempo oportuno, muy a pesar que al formular los reparos se expusieron las razones de impugnación tanto fáctico jurídicas y probatorias, fundamentos de inconformidad que se reiteran ahora, las cuales ameritan revocar el fallo recurrido y en su lugar atender o estimar las pretensiones deprecadas con la demanda.

I. LOS REPAROS FORMULADOS

Con la formulación del recurso de apelación se enfrentaron los siguientes reparos contra la sentencia de primera instancia:

Primer reparo. LA SENTENCIA QUEBRANTÓ EL REGIMEN LEGAL DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE APLICABLE AL CASO (ART. 1003 C. Co.), EN LA MEDIDA QUE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE DEMANDADA INCUMPLIÓ CON SU OBLIGACIÓN FUNDAMENTAL; Y TAMPOCO DEMOSTRÓ DILIGENCIA ALGUNA EN ORDEN A EVITAR O PREVENIR EL HECHO CAUSANTE DEL DAÑO.

1º. Efectivamente, si bien, la sentencia pretendió ubicar el debate en relación con la responsabilidad demandada, esto es, en el escenario de la existencia de un contrato de transporte y sus obligaciones fundamentales a cargo de la empresa transportadora, lo

cierto es que, buena parte de las consideraciones motivadas del fallo, se detuvieron en el estudio de la responsabilidad derivada de las actividades peligrosas y, si bien una y otra clase de responsabilidad se nutren de elementos axiológicos afines, es lo cierto, que en el escenario del contrato de transporte de pasajeros, régimen legal, que consideramos es el aplicable a este asunto, surge prístinamente, como veremos, una obligación medular, fundamental a cargo del transportador, con una naturaleza específica e igualmente insoslayable, la de ser de **RESULTADO**. Obligación de resultado que implica para el transportador, garantizar el cumplimiento resultado ofrecido, y para ello debe agotar todos los actos y diligencias inherentes a la actividad transportadora y enderezadas al cumplimiento del resultado de su obligación transportadora, no bastándole aquí alegar la mera diligencia y cuidado, por cuanto, en verdad la obligación de resultado, por su linaje conlleva así mismo, un deber especialísimo de protección para el pasajero, surgiendo a la par una obligación de seguridad inmersa en la prestación a cargo del transportador.

Obligación de resultado, obligación de seguridad y deber de protección, es lo que a nuestro juicio despreció el señor Juez A Quo al juzgar el presente asunto, pues a partir de dicha equivocación y de mal interpretar la normatividad llamada a gobernar la presente Litis y ello aunado a los yerros fácticos de valoración probatoria, que lo terminaron situando en contra evidencia con el material probatorio, en una decisión a las claras irreconciliable con el régimen de la responsabilidad demandada.

2º. Reiterase, que de acuerdo con la tipificación legal del contrato de transporte, tal cual, lo ha expuesto la Corte Suprema de Justicia, in extenso la Alta Corporación, ha determinado que, dada su elemental naturaleza, compromete a cargo del transportador, para el sub lite, COOPERATIVA SUPERTAXIS DEL SUR LTDA, una obligación de resultado:

“El artículo 982, numeral 2º del Código de Comercio, modificado por el artículo 2º del decreto 01 de 1990, impone al transportador, en el “transporte de personas”, la obligación de “conducirlas sanas y salvas al lugar de destino”, lo que comporta también, según el artículo 1003, ibídem, la obligación de responder de “todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste”

Es lo que la doctrina ha denominado “obligación de seguridad”, en consideración a que el contrato de transporte origina obligaciones de resultado. Esto implica que, en caso de incumplimiento, al pasajero le basta afirmarlo, sin que tenga que probar la culpa del transportador, pues ésta se presume. Como se explicó en la sentencia citada, tratándose de “responsabilidad contractual que implique al propio tiempo el ejercicio de actividad peligrosa, la exoneración de la carga de probar la culpa depende no de la presunción prevista en el artículo 2356 del C. C., sino de que la obligación allí asumida sea de resultado, tal como lo dispone el artículo 1604 ibídem”

Obligación de seguridad que ha sido igualmente desarrollada en Sentencia CSJ SC259-2005 de oct 18 2005, rad. n°. 14.491):

“En virtud de los denominadas obligaciones de seguridad, el deudor de ellos “está obligado a cuidar de la integridad corporal del acreedor o la de las cosas que éste le ha confiado” (CSJ SC259-2005 de oct 18 2005, rad. n°. 14.491). Se trata de una distinción jurisprudencial, proveniente del derecho francés y que se encuentra aclimatada entre nosotros de tiempo atrás (Cfr. SC del 25 de noviembre de 1938 en G.J. T. XLVII, págs. 411 y ss., sobre todo en punto de la obligación del transportador, de donde proviene incluso en Francia) que explica el alcance de ese deber secundario de conducta que puede estar expresamente pactado, establecido en la ley, o derivado de la naturaleza del contrato o de su ejecución de buena fe, pero en todo caso dirigido a la protección de la confianza que el acreedor deposita en su deudor en el sentido de que sus bienes o su persona quedarán a salvo (integridad de las cosas y corporal), y que confía a este en el cumplimiento de la prestación principal, por lo que además de satisfacer ese débito el deudor garantiza o al menos -ello es objeto de discusión- debe procurar la indemnidad de su acreedor respecto de tales intereses. “

3°. Descendiendo a la presente Litis, tenemos claro y sin discusión que la empresa transportadora Supertaxis del Sur Ltda., tenía en la ejecución del contrato de transporte celebrado con el señor EVAL ROMAN MORA INSUASTI, un deber objetivo de seguridad y cuidado, así como con los demás pasajeros a quienes prestaba el servicio y, en mérito de ello, adquirió una obligación de resultado, consistente en llevarlos o transportarlos sanos y salvos hasta el lugar de su destino y, en las mismas condiciones que abordaron o acogieron el servicio de transporte, situación que le apareja, en cumplimiento a ese deber de protección, el compromiso de adoptar, **desde el mismo momento en que el transportador se haga cargo del pasajero** (artículo 1003 del C. de Co.), todas las medidas necesarias y pertinentes para garantizar ese resultado, obviamente encargándose de brindar elementos mínimos de seguridad tanto del estado del vehículo, así como de los elementos, carga, material transportados en el mismo.

Y, es aquí, en este entendido fundado en claros mandatos legales y desarrollados jurisprudencialmente, que se fractura la tesis esgrimida por el A quo en su fallo recurrido, como quiera que, se equivoca en el entendimiento que le dio frente a la naturaleza de la obligación a cargo del transportador y, a las obligaciones que dicha prestación reclama a cargo de dicha parte; fue por dicho yerro, que aunado a la completa abstracción y graves yerros de valoración del material probatorio que terminó aceptando, la existencia de una causa extraña, - el hecho de un tercero – según la sentencia, con capacidad fáctica y jurídica de aniquilar el nexo causal o de atribución del daño.

Sin embargo, quedó suficientemente probado en el presente debate, con las propias declaraciones de parte rendidas por el representante legal de la sociedad transportadora, así como de la propietaria del vehículo, que en verdad por la empresa transportadora no se adoptaron ni o ejecutaron ninguna clase de protocolos, de diligencias o medidas de control, dirigidas a evitar que dentro del vehículo, se ingresaran y transportaran

sustancias peligrosas, esto a pesar de tener un amplio conocimiento de que tal situación se venía presentando de forma reiterada en los corredores viales del Departamento de Nariño, pues los vehículos de transporte público de pasajeros que transitan entre los departamentos de Nariño y Cauca, venían siendo utilizados para abordar, remesar y transportar dichos elementos explosivos.

Cierto es que según lo regula el artículo 992 del C. de Comercio, la transportadora, sólo podrá exonerarse, total o parcialmente, de su responsabilidad, **si prueba que la causa del daño, le fue extraña** o, que en su caso, se debió a vicio propio o inherente de la cosa transportada, **pero además, que adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación, puesto que de no procederse así, ninguna diligencia o cuidado habría desatado;** posición jurídica que es completamente avalada por la Corte Suprema de Justicia en innumerables fallos:

*“(…) Se resalta que en el proceso de responsabilidad civil por daños ocasionados en el ejercicio de actividades peligrosas, la víctima sólo está obligada a probar el daño y la relación de causalidad, **mientras que al autor no le basta probar diligencia o cuidado, ni ausencia de culpa -dado que esta se presume, sino que debe acreditar plenamente la presencia de un elemento extraño como causa exclusiva del daño, esto es, fuerza mayor o caso fortuito, culpa de la víctima o intervención de un tercero.**”¹*

El presente cargo endilgado contra el fallo, pone en evidencia que el A quo, al final termina, distorsionando la naturaleza jurídica de la obligación derivada del contrato de transporte y a cargo del transportador, yerro injudicando que, en nuestro criterio, equivoca el régimen de la responsabilidad civil demandada y, es que, dicho yerro resulta trascendente, por cuanto es a partir de considerar, **que a la empresa de transporte Supertaxis del Sur Ltda., en ejercicio de su deber de seguridad no le correspondía velar por su deber de protección integral de sus pasajeros, y en este escenario obligacional, avanzar de manera diligente y oportuna con la inspección, monitoreo y seguridad de cada ruta y despacho de los vehículos que transportaban sus pasajeros; de vigilancia de los elementos, maletas, bolsos que se aborden al vehículo transportador,** es que inmediatamente el juzgador de primera instancia, bajo ese ese raciocinio, concluye, que en este caso, el hecho dañoso está inscrito y se nutre de uno de los eventos de la fuerza mayor, esto es la **(i) imprevisibilidad** para deducir por ahí una causa extraña como eximente de responsabilidad y, **(ii)** bajo esa misma línea de enjuiciamiento, sitúa o traslada el hecho causante del daño al comportamiento de un supuesto “tercero” – que no lo es -, desaciertos fácticos y de derecho que, como escrutamos, aparecen insostenibles frente al marco jurídico llamado a decidir la Litis y frente a la fidelidad objetiva de la prueba aportada al presente debate, como adelante se explica y se revela.

¹ CSJ, SC, SC665-2019, Radicación N° 05001 31 03 016 2009-00005-01, M.P. Octavio Augusto Tejeiro Duque, Bogotá, D.C., siete (7) de marzo de dos mil diecinueve (2019).

Consideramos y lo enfatizamos, no solo en que en esta materia, la responsabilidad derivada del contrato de transporte, **la presunción de culpa también recae sobre el transportador que ha incumplido el contrato de transporte**, sino que además, dicha presunción no se destruye por la simple alegación o afirmación del transportador al pretender afirmar, como lo hizo la Supertaxis del Sur Ltda., y sin reparos lo avaló el señor Juez de primera instancia, que el deber de seguridad y protección del pasajero, de sus embalajes y equipajes le corresponde a las autoridades de la República (Policía Nacional), cuando son justamente esos hechos los que deudor de la obligación de resultado – transportador – está, *ministerio iuris* obligado a prever o impedir la causación de sus riesgos o la agravación de los mismos.

Ahondando un poco más, cuando nuestro régimen jurídico de la responsabilidad civil, atendiendo a la verdadera naturaleza y entidad jurídica de la obligación a cargo del transportador, la sitúa en una obligación de RESULTADO, es porque aquí, el transportador no se eximen con la simple y llana afirmación, como expresamos, de la diligencia y cuidado, que en este asunto, tampoco la empresa demandada Cooperativa de transporte, observó y menos lo demostró. **Obligación de resultado, que conduce a entender en la práctica un régimen objetivo, esto es a esperar el resultado, dicho de otro modo, a satisfacer la necesidad del pasajero, la de ser llevado al lugar de su destino en condiciones salvas y sanas** y, es por ello, que la razón ontológica y filosófica de la norma y de esta obligación justamente responde ni más ni menos a ese deber de protección integral del pasajero, **más cuando la actividad transportadora se inscribe en una actividad de riesgos por lo que, siendo el transportador un profesional de dicha actividad, tiene el insoslayable deber de proteger integralmente a su pasajero, de prestarle toda su seguridad**, no siendo atendible bajo este enjuiciamiento de la responsabilidad civil demandada, la conclusión rauda y ya censurada a la cual llegó el sentenciador de primera instancia, de allí que, reiteramos, ni aún el comportamiento diligente del agente transportador no le basta para liberar su responsabilidad.

El artículo 992 del C. de Comercio, modificado por el artículo 10 de 1990, claramene establece:

“ARTÍCULO 992. EXONERACIÓN TOTAL O PARCIAL DE LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR. Modificado por el art. 10, Decreto 01 de 1990. El nuevo texto es el siguiente: El transportador sólo podrá exonerarse, total o parcialmente, de su responsabilidad por la inejecución o por la ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones, si prueba que la causa del daño lo fue extraña o que en su caso, se debió a vicio propio o inherente de la cosa transportada, y además que adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación.

Las violaciones a los reglamentos oficiales o de la empresa, se tendrán como culpa, cuando el incumplimiento haya causado o agravado el riesgo.

Las cláusulas del contrato que impliquen la exoneración total o parcial por parte del transportador de sus obligaciones o responsabilidades, no producirán efectos...”

Reiteramos, bajo el entendido que la actividad del transportador corresponde a la de un profesional especializado del comercio organizado empresarialmente, es que el deber de transportar a personas o a las cosas en condiciones sanas salvas al lugar de su destino, aún en presencia de la fuerza extraña, cuando en verdad se presenta, le exige que haya adoptado todas las medidas razonables, según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación, obligación está que flagrantemente incumplió la cooperativa demandada, por lo que no le es dable ni a la empresa demandada ni al Juzgador, alegar y decidir el quiebre de la responsabilidad reclamada; dicho de otro modo, de su exoneración, pues precisamente, bien entendidas las cosas desde el marco jurídico que llama a decidir la controversia y, al existir adicionalmente este deber, de que cumplió, como la norma del artículo 992 inciso 1º. Del C. de Comercio lo exige, con todas las cargas de protección del pasajero y suministrar en el escenario del proceso, la prueba concluyente de que “adoptó todas las medidas razonables”, según las exigencias de la profesión para evitar la realización de cualquier riesgo del pasajero o las medidas de prevención para impedir la agravación de los riesgos o daños, como lo exige el buen manejo de la actividad transportadora, es por ello que la empresa transportadora, en este caso, no sale adelante en su intención de liberarse de la responsabilidad demandada y, por contera de resarcir los daños causados.

Segundo reparo. LA SENTENCIA, A CONSECUENCIA DE GRAVES YERROS FÁCTICOS DE VALORACIÓN PROBATORIA, SIN ESTAR ACREDITADO, DIO POR DEMOSTRADA EL HECHO DE UN TERCERO COMO CAUSAL DE RUPTURA DEL NEXO CAUSAL Y POR CONTRA DE EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEMANDADA.

1º. Se afirmó que tanto Doctrina como la jurisprudencia patrias, en forma unánime, con relación al HECHO DE UN TERCERO, como eximente de responsabilidad civil, han establecido que, debe revestir determinadas y perentorias características:

(...) “Por otra parte, en relación con la causal de exoneración consistente en el hecho de un tercero, la jurisprudencia de esta Corporación ha señalado que la misma se configura siempre y cuando se demuestre que la circunstancia extraña es completamente ajena al servicio y que este último no se encuentra vinculado en manera alguna con la actuación de aquél”²

² Matilde Zavala de González, Actuaciones por daños. Editorial Hammurabi, Buenos Aires, p. 172.

La Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia de fecha 8 de octubre de 1992, con radicado No. 3446, expone con suma precisión y amplitud, los requisitos de la causal - del hecho de un tercero -, como medio liberatorio de la responsabilidad:

*(...) el hecho de un tercero, alegado para contrarrestar la presunción que se desprende de la prueba de haberse causado el daño por motivo de una actividad peligrosa, tiene que participar en buena medida de los caracteres propios de la fuerza mayor exculpatoria, lo que al tenor de reiterada doctrina jurisprudencial **le impone a los falladores la obligación de verificar la concurrencia de severas condiciones** (...).*

*(...) puede sostenerse entonces que aquellas condiciones de las que depende que a la intervención de un tercero puedan imprimírsele los alcances plenamente liberatorios son los siguientes: **a) Debe tratarse antes que nada del hecho de una persona por cuyo obrar no sea responsable reflejo el agente presunto (...); b) También es requisito indispensable que el hecho fuente del perjuicio no haya podido ser previsto o evitado por el demandado, ya que si era evitable y no se tomaron, por imprudencia o descuido, las medidas convenientes para evitar el riesgo de su ocurrencia, la imputabilidad a ese demandado es indiscutible, lo que en otros términos quiere significar que, cuando alguien, por ejemplo, es convocado para que comparezca a juicio en estado de culpabilidad presunta por el ejercicio de una actividad peligrosa, y dentro de ese contexto logra acreditar que en la producción del daño tuvo injerencia causal un elemento extraño puesto de manifiesto en la conducta de un tercero, no hay exoneración posible mientras no suministre prueba concluyente de ausencia de culpa de su parte en el manejo de la actividad; c) Por último, el hecho del tercero tiene que ser causa exclusiva del daño, aspecto obvio acerca del cual no es necesario recabar de nuevo sino para indicar, tan sólo, que es únicamente cuando media este supuesto que corresponde poner por entero el resarcimiento a la cuenta del tercero y no del ofensor presunto, habida consideración que si por fuerza de los hechos la culpa de los dos ha de catalogarse como concurrente y por lo tanto, frente a la víctima, lo que en verdad hay son varios coautores que a ella le son extraños, esos coautores, por lo común, están obligados a cubrir la indemnización en concepto de deudores solidarios que por mandato de la ley lo son de la totalidad de su importe, postulado éste consagrado por el artículo 2344 del Código Civil (...).***

2º. En la presente Litis, sin amparo jurídico y probatorio alguno, el señor juez A quo, se apuntaló en el hecho de un tercero para edificar su tesis judicial de la existencia de una causa extraña que, en este caso, consideró, libera de la responsabilidad indemnizatoria a los demandados. Sin embargo, como veremos, flaco y desafortunado es el análisis judicante que hace sobre la naturaleza jurídica de esta causa extraña, sobre sus elementos estructurales de la irresistibilidad y especialmente de la imprevisibilidad. En efecto:

2.1. Se subraya y pone de manifiesto, que el GERMAN ROBERTO MORALES MORALES, jurídicamente no es un TERCERO como lo terminó situando el señor Juez de primera

instancia; probado está que dicho señor MORALES MORALES, se transportaba como pasajero del vehículo transportador de placas SAV-737, **es decir, había celebrado con la empresa transportadora un contrato de transporte**, por lo que incontestable resulta la conclusión irrefutable que, **entre aquellas partes existía una voluntad y relación negocial, los vinculaba una relación jurídica contractual de transporte enderezada, sin discusión, para que la empresa SUPERTAXIS DEL SUR LTDA, transportada al señor MORALES MORALES, como pasajero junto con su equipaje de mano,** calidad y vínculo contractual que los mismos demandados, aceptaron por confesión vertida tanto en sus escritos de contestación a la reforma de demanda (artículo 193 del C. G. del Proceso), como en sus declaraciones rendidas al practicarse sus interrogatorios de parte.

2.2. Si ello es así, como en realidad se muestra incontrovertible, entonces no le es dable a la empresa transportadora venir alegar y renegar de su propio proceder y, por esa senda, **esgrimir frente a los otros pasajeros (víctimas) del accidente, su propia voluntad contractual celebrada libre y voluntariamente con el señor MORALES MORALES, situación y relación jurídica que derrumba y echa por el suelo la calidad de tercero del mencionado pasajero.** Este constituye un acto de rebeldía infundado de la transportadora, como quiera que, muto propio, pretende la empresa Supertaxis del Sur Ltda., fundar y situar toda la responsabilidad en el hecho del señor MORALES MORALES, **incluso conspirando contra su propia intención de lucro contractual (costo del pasaje) que le aparejó el contrato de transporte celebrado con el mencionado pasajero;** menos le es dable hacer valer su propia incuria, representada en el hecho de haber aceptado transportar a dicho señor en las condiciones de riesgo y de peligro como lo hizo, **sin adoptar, como insistentemente lo censuramos, absolutamente ninguna diligencia orientada garantizar esa obligación de seguridad y de protección, que como quedó visto, nutren la obligación de resultado en el escenario del contrato de transporte.**

2.3. Está probado que la activación de la sustancia explosiva, **se presentó al interior del vehículo** de placas SAV-737, con el que se ejecutaba la actividad transportadora; dicho artefacto, no fue accionado desde afuera, es decir, de forma externa al precitado vehículo, sobre el cual, además, de la guarda material y guarda jurídica, también en dicha empresa transportadora, radicaba o se encontraba, como quedó visto, y desde el mismo momento en que el extinto EVAL ROMAN MORA INSUSTI abordó dicho vehículo, la obligación de protección y seguridad, **circunstancia que, como afirmamos de acuerdo a la norma del artículo 992 del C. de Comercio, en armonía con las previsiones del artículo 1003 numeral 2º. Ibídem, implicaba adoptar todas las medidas necesarias en orden a cumplir con dichas exigencias insoslayables en el escenario del contrato de transporte.**

2.4. De igual manera, se resalta, que el transporte de explosivos dentro de los vehículos de transporte público de pasajeros que transitan o circulan en el corredor vial que del departamento de Nariño conduce al departamento del Cauca era para la época de ocurrencia del hecho dañoso y lo es actualmente, una situación o circunstancia **totalmente PREVISIBLE**, por tanto, también resistible, en tanto que, se encuentra

probado e informado por las autoridades correspondientes que investigaron este hecho, el transporte de esta clase de explosivos, **es una práctica recurrente**, de conocimiento público, tal cual, lo decantó y expone el Juzgado Tercero Penal del Circuito Especializado con Función de Conocimiento de Popayán (expediente penal allegado oportunamente al plenario). En su providencia que decretó la preclusión de la investigación dictada en audiencia de fecha 05 de marzo de 2022, al minuto 1:13:00, expuso:

*“Los informes dan cuenta que las sustancias transportadas corresponderían a una especie de clorato, que es una sustancia utilizada en la actividad minera y eso que dice la fiscalía del transporte de sustancias explosivas en vehículos de transporte público, no es una hipótesis descabellada, al contrario, **de acuerdo al análisis criminal que se aporta por parte de la fiscalía, se da cuenta de que es una práctica ocurrente, que se realiza por algunas personas de transportar estas sustancias en los vehículos de servicio público, poniendo como sucedió en efecto, en riesgo la vida de las personas que se transportan**”* (Resalto)

2.5. Y, es que esta conclusión judicial resulta totalmente fundada en el material probatorio arrimado al plenario; guarda consonancia con los distintos análisis e informes rendidos por los funcionarios de Policía Judicial, encargados de la referida investigación, dentro de los cuales, se resaltan y relacionan los siguientes:

- ✓ INFORME INVESTIGADOR DE CAMPO –FPJ-11 DE FECHA 25 DE MARZO DE 2020: **“Se dice que, en los antecedentes de incautación, el tipo de explosivo PENT es uno de los elementos que más transita y se comercializa por el eje vial del Cauca y la modalidad de transporte de explosivos de fabricación Ecuatoriana es utilizada por grupos armados organizados y los intermediarios (comerciantes) con las cooperativas mineras del departamento del Cauca, siendo ocultado en encomiendas, camuflado en equipaje de bodega o mano para ser transportado en los vehículos de transporte público para ser utilizado en la explotación minera ilegal”**. (Resalto)
- ✓ INFORME INVESTIGADOR DE CAMPO –FPJ-11 DE FECHA 26 DE OCTUBRE DE 2020: **“Por último, es de resaltar que en esta zona del país, por su corredor vial, es habitual utilizar las empresas de transporte público, para realizar envíos de material explosivo como encomiendas o llevar de manera ilícita lo mismo; por lo cual, se pudo tratar de la utilización del vehículo para remesar estos elementos, teniendo como antecedentes las diversas incautaciones presentadas por el personal de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.”** (Resalto)

Los anteriores elementos de prueba obran legal y objetivamente en el presente debate, sin embargo, en el escrutinio probatorio respectivo, el señor Juez de Primera instancia, **omitió por completo su valoración y por contera se abstuvo de atribuirles el mérito probatorio correspondiente**. El hecho accidental ocurrido a fecha 17 de febrero de 2020, **no se trata de un hecho aislado frente al transporte**

de ese material explosivo, todo lo contrario, este hecho ratifica que el transporte de esa clase de material explosivo se venía presentando de manera **recurrente** y además, era del conocimiento público, en especial de las empresas de transporte público, lo que implicaba desatar y adoptar y ultimar todas las medidas en orden a garantizar la seguridad de los pasajeros transportados y el cumplimiento efectivo de su obligación de resultado. Frente a dicha situación, nos permitimos resaltar la prueba de oficio solicitada por la parte demandada - **Acta 20033R4-6**, que corresponde al **Análisis Criminal – Transporte de Armas y Explosivos Departamento del Cauca**, con el que se contextualiza la grave y conocida problemática de tráfico de armas, municiones, explosivos y accesorios, provenientes del vecino país Ecuador, con destino al departamento del Cauca; dicho análisis, resalta, reafirma y concluye lo ya expuesto en párrafos antecedentes, es decir, que el transporte de dichas sustancias peligrosas en los vehículos de transporte público de pasajeros, **es una situación recurrente, situación de la cual, no ha sido ajena la empresa demandada Supertaxis del Sur Ltda., pues recopila como antecedente de la situación denunciada, lo ocurrido con el bus de placas SAV-508, adscrita a la empresa transportadora en mención, resumiendo lo siguiente:** **“En el kilómetro 15 del corregimiento El Estrecho, vía Mojarras – Popayán, fueron incautados 500 metros de mecha lenta y 400 detonadores aneléctricos marca FAMESA, que eran transportados en un vehículo de servicio público de la empresa SUPERTAXIS, tipo bus de placas SAV-508, que cubría la ruta Ipiales – Cali. Los elementos estaban camuflados en un maletín en la bodega del bus.”** Subrayado y negrillas nuestros.

2.6. Síguese en consecuencia, como queda demostrado a partir de los informes rendidos por Policía Judicial, como por las propias conclusiones judiciales esgrimidas por el señor Juez Tercero Penal del Circuito Especializado con Función de Conocimiento de Popayán al proferir el auto de preclusión de fecha 05 de marzo de 2022, que el lamentable siniestro o accidente del vehículo de placas SAV-737 sucedido a fecha 17 de febrero de 2020, **nada tiene de imprevisto** y de irresistible y, tampoco estamos en presencia de un hecho de un tercero, en tanto y por cuanto:

- a.) El señor MORALES MORALES, como se afirmó y está acreditado en el plenario, **no es un tercero frente a SUPERTAXIS DEL SUR LTDA.**, a ésta la vinculaba una relación contractual con dicho señor, incluso dicha empresa **se beneficiaba de un lucro (pasaje) cancelado por dicho pasajero.** Dicha empresa aceptó, transportarlo irresponsablemente o al menos negligentemente junto con su equipaje, por lo que no puede venir a este escenario procesal, a renegar de sus propios actos para alegar el hecho de un tercero y por ahí eludir su responsabilidad.
- b.) Luego, porque, como está igualmente demostrado, era de conocimiento público y de las propias empresas de transporte, por supuesto de la Cooperativa demandada Supertaxis del Sur Ltda., que se estaban utilizando dichas empresas para transportar, camuflar y remesar los referidos materiales explosivos en la

ruta o rutas que comunican al departamento de Nariño hacia el Departamento del Cauca y, sin embargo, de manera negligente y por completo descuidada omitió completamente disponer u adoptar protocolos y medidas de control, tendientes a evitar el transporte de dichas sustancias peligrosas. Dicha conducta, como efectivamente aparece demostrada en la presente Litis, no solo pone de presente que dichas circunstancias le eran totalmente previsibles, que debió agotar un mínimo de prevención y de seguridad, o como lo consagra la norma del artículo 992 del C. de Comercio, “*El transportador sólo podrá exonerarse, total o parcialmente, de su responsabilidad por la inejecución o por la ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones, si prueba que la causa del daño lo fue extraña o que en su caso, se debió a vicio propio o inherente de la cosa transportada, y además que adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación...*”; sin embargo, quedó demostrado la grave incuria y negligencia de la empresa de transporte demandada, en la medida, se repite, que no garantizó, la seguridad y protección de sus pasajeros, como era su deber y obligación, al obligarse a transportarlos sanos y salvos hasta su lugar de destino.

Tercer reparo. POR ESA MISMA SENDA, LA SENTENCIA INCURRE EN UN GRAVE Y TRASCENDENTE ERROR DE HECHO Y DE DERECHO AL NO VALORAR NI APLICAR LAS OBLIGACIONES A CARGO DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE Y DERIVADAS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE QUE VINCULA A LA DEMANDADA SUPERTAXIS DEL SUR LTDA., CON LOS PASAJEROS; SUS TERMINOS Y CONDICIONES COMO SU FACULTAD DE ADMITIR O NEGAR SU TRANSPORTE PERSONAL JUNTO CON SU EQUIPAJE.

1º. Sin perjuicio de lo expuesto en los cargos y reparos anteriores, la conducta omisiva de la transportadora, es decir, el incumplimiento de su obligación legal, “adoptar todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación...”, como lo afirmamos, no solo contraria la regulaciones y prohibiciones contenidas en los artículo 48 del Decreto 1609 de 2002, Decreto 1079 del año 2015, artículo 131 de la ley 769 del año 2002, sino que también, quebranta flagrantemente el contrato de transporte que la misma empresa Supertaxis del Sur Ltda., ha publicado en su página web <https://coopsupertaxis.co/documentacion/>, La estipulación contenida en su artículo 12 – relativa con la política de transporte de la empresa, establece:

“La Cooperativa de Transporte Especializada Supertaxis, se reserva el derecho de denegarle a usted y a su equipaje el transporte en el vehiculó, por cualquier motivo que se considere fundamentado en razones, incluyendo, pero sin limitarse a: “1 portar contrabando, circunstancias ilegales, equipaje frágil o de gran tamaño, peso excesivo, conducta indisciplinada, intoxicación por alcohol o cualquier otro comportamiento que a nuestro criterio afecte la comodidad o seguridad e los demás pasajeros.” (Resalto.)

2º. Se destruye entonces la tesis del señor Juez A quo, como el alegato de la propia empresa transportadora; efectivamente, si en aras de cumplir con su obligación de seguridad, de protección al pasajero, ministerio iuris, compete a la empresa encargada del transporte emplear labores de protección y seguridad desde el mismo momento en que el pasajero aborde el vehículo transportador, por una parte y, por otra, es la misma SUPERTAXIS DEL SUR LTDA, que se reserva la facultad o potestad de negarle al pasajero como a su equipaje el transporte requerido y, por causa de los eventos allí descritos, -“1 portar contrabando, circunstancias ilegales, equipaje frágil o de gran tamaño, peso excesivo, conducta indisciplinada, intoxicación por alcohol o cualquier otro comportamiento que a nuestro criterio afecte la comodidad o seguridad e los demás pasajeros.”, resulta entonces que, en sana lógica material de las cosas y de una recta inteligencia del referido contrato de transporte, para un recto como cumplido ejercicio de dicha facultad, (aceptar o no el transporte) debe la empresa adoptar las medidas necesarias y protocolos para la revisión de equipajes y prevención del transporte y de esa manera prevenir los riesgos y eventos allí descritos, puesto que de lo contrario, si ese deber de protección, de vigilancia e incluso de inspección no fuera de su resorte, síguese que la estipulación contractual arriba transcrita, no va más allá de ser letra muerta, conllevando un efecto inmediato, justamente el quebrantamiento de su obligación de seguridad y de resultado en el escenario del contrato de transporte. Todo contrato es ley para las partes, ese es el contenido normativo de todo contrato que prevé el artículo 1602 del C. Civil y más cuando el marco obligacional del contrato, puede como en este asunto por razón de la actividad del transportador causar perjuicios a terceros, pero aquí sin discusión, dicha obligación fue inobservada por la empresa de transporte, dicha estipulación contractual, armonizada con la obligación legal de “adoptar todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación”, inexcusablemente le correspondía a la empresa transportadora, no solo el deber legal sino contractual de velar, supervisar, adoptar protocolos, incluso de inspección respecto de los equipajes en orden a garantizar la seguridad de sus pasajeros.

3º. Adicionalmente siguiendo con la sustentación, según la estructura de este cargo, se tiene probado a través de los informes investigativos desatados por la Policía Judicial obrantes en autos y que hacen parte de expediente o proceso penal que investigó las circunstancias de modo, tiempo y lugar como se presenta el hecho accidental, que el **equipaje de mano portado por el señor GERMAN ROBERTO MORALES MORALES,** (presunto tercero) **era de gran amplitud, además, de presentar un peso excesivo de aproximadamente 20 a 25 kilogramos,** características estas que son distintas y distantes a las que les son propias de un equipaje de mano; sin embargo, ello para nada le importó a la mencionada Cooperativa de transportes; así mismo, demostrado está, se permitió, sin reproche u observación alguna por la empresa de transporte, que dicho equipaje, DE VOLUMEN BASTANTE GRANDE O CONSIDERABLE, primero se ubicará y transportara inicialmente en la parte del medio del vehículo detrás del asiento del conductor, generando por tanto incomodidad para los pasajeros, para luego ser

reubicado dicho equipaje en los puestos delanteros del vehículo, por cuanto allí, dice el informe, existía más espacio que en la parte intermedia, sin que ni el conductor ni la empresa hubieran empleado o aplicado ninguna medida al respecto y menos repudiara el transporte de ese pasajero y su equipaje, facultad que se había reservado y tenía en virtud del contrato de transporte.

Resaltamos del material probatorio aportado al plenario, el INFORME INVESTIGADOR DE CAMPO -FPJ-11 de fecha 25 de marzo de 2020, rendido por el investigador de policía judicial JAIRO ANDRES VALENCIA VELASQUEZ, (documento contenido en el expediente del Proceso penal aportado por la parte demandante – que obra en el archivo No. 057 del Expediente digital contentivo del asunto de la referencia), el cual expone lo siguiente, frente al equipaje transportado en el vehículo de placas SAV-737:

*“La otra persona que sube un meletín en la parte de las sillas del medio del vehículo detrás del conductor, puerta lado derecho es el señor GERMAN ROBERTO MORALES MORALES de 48 años de edad de profesión u oficio MINERO de acuerdo a varios documentos encontrados en el lugar de los hechos que lo identificaban como minero y es por tal actividad que más llama la atención como posible propietario del material explosivo que trasportaban en el vehículo. **Es de anotar que el maletín que llevaba el señor GERMAN MORALES es mucho más grande** que el que lleva el joven YEFER SALINAS es un maletín tipo morral de color gris oscuro y lo ubica en las sillas del medio al lado suyo, teniendo en cuenta la cantidad de explosivo de 20 a 25 kilos que según los perito ocasionó la onda explosiva, es muy posible que ésta persona haya sido quien llevaba en ese maletín el material explosivo.”*

Adicionalmente el mismo informe pone en conocimiento:

“teniendo en cuenta de la solicitud que se había realizado por parte del investigador de la cijin-decau, Andrés Rodríguez, mediante programa metodológico, respecto de los antecedentes sobre transporte de material explosivo en el departamento del cauca en los últimos años, en respuesta mediante informe de análisis criminal, se tiene que los resultados de laboratorio sobre las muestras enviadas de la clase de explosivos que transportaba el día 17 de febrero del año 2020, en el vehículo de la empresa supertaxis, dio positivo para tipo de explosivo pen, en dos de las muestras recolectadas, dicho explosivo se puede encontrar en el cordón detonante y en los detonadores, es un material sensible al choque o a la fricción, nunca se usa solo y se utiliza principalmente como potenciador de cargas explosivas de munición y de pequeños calibres, en cargas superiores de los detonantes en algunas minas terrestres y blindajes y como núcleo de explosión en el cordón detonante.”

Seguidamente el informe dice:

“Se dice que los antecedentes de incautación, el tipo de explosivo pen, es uno de los elementos que más transita y se comercializa por el eje vial del Cauca, y la modalidad de transporte de explosivos de fabricación ecuatoriana, es utilizada por grupos armados organizados y los intermediarios comerciantes con las cooperativas mineras del Cauca, siendo ocultado en encomiendas, camuflado en equipaje de bodega o de mano para ser transportado en los vehículos de servicio público y comúnmente para ser utilizado en minería ilegal”.

De igual manera, en el expediente penal que comportó el proceso penal aportado por la parte demandante – que obra en el archivo No. 057 del Expediente digital contentivo del asunto de la referencia, contiene la grabación de Audiencia de fecha 5 de marzo de 2022 en donde el **Juzgado Tercero Penal del Circuito Especializado** de función de conocimiento de Popayán, precluyó la investigación, acogiendo las consideraciones de la fiscalía, ente acusador en a **minuto 25 de la audiencia** sostiene:

“en los antecedentes de incautación, el tipo de explosivo transportado, es uno de los elementos que más transita y se comercializa por el eje vial del cauca, es una modalidad de transporte de explosivos de fabricación ecuatoriana que es utilizada por grupos armados organizados y los intermediarios comerciantes en las cooperativas mineras del departamento del cauca, siendo ocultado en encomiendas, camuflado en equipajes de bodega o de mano, para ser transportados en servicio público.

Así mismo el juzgado en minuto 1:13:00 de la audiencia expone:

“los informes dan cuenta que las sustancias transportadas corresponderían a una especie de clorato, que es una sustancia utilizada en la actividad minera y eso que dice la fiscalía del transporte de sustancias explosivas en vehículos de transporte público, no es una hipótesis descabellada, al contrario, de acuerdo al análisis criminal que se aporta por parte de la fiscalía, se da cuenta de que es una práctica ocurrente, que se realiza por algunas personas de transportar estas sustancias en los vehículos de servicio público, poniendo como sucedió en efecto, en riesgo la vida de las personas que se transportan”

Esto guarda consonancia con todo el **análisis e informes de policía judicial**, ejemplo de ello es el **informe de investigación de campo de fecha 26 de octubre del año 2020**, en el cual se dice:

“...se puede concluir por parte de la unidad antiexplosivos y antiterrorista Cijin - Decau, que el epicentro de la detonación fue generada en la parte interna, zona delantera del vehículo automotor de servicio público de placas sav737, donde se transportaba material explosivo de alto poder, aproximadamente de 20 a 25 kilogramos, teniendo en cuenta, la deformidad y la extensión generada por la onda de choque a la carrocería del vehículo”

Y finalmente concluye el informe:

“... por último es de resaltar que esta zona del país por su correo vial, es habitual utilizar las empresas o transporte público para realizar envíos de material explosivo, como encomiendas o llevar de manera ilícita en el mismo, por lo cual se pudo tratar de la utilización del vehículo para remesar estos elementos”.

Obra también en el expediente otro informe, proveniente de la policía judicial – dirección de investigación criminal interpol, de fecha **19 de febrero de 2020** denominado **“detonación de material explosivo de un vehículo de servicio público, municipio de rosas”**, informe que en las observaciones finales sostiene:

“el vehículo no fue acondicionado como artefacto explosivo improvisado, sino utilizado como medio de transporte para el material explosivo, el cual pudo iniciarse por mala

manipulación, mal almacenamiento y transporte inadecuado, causando una activación accidental.

“En esta zona del país, es habitual utilizar las empresas de transporte público para realizar envíos de material explosivo, como encomiendas o llevar de manera ilícita el mismo, por lo que se pudo tratar de la utilización del vehículo para remesar estos elementos, teniendo en cuenta las diversas incautaciones del personal CETRA-TRETRA-U.”

Pero así mismo, como prueba solicitada por la empresa aseguradora, SBS SEGUROS, en su escrito de contestación a la reforma de la demanda, la cual, obra en el archivo No. 089 del expediente digital del proceso de la referencia, mediante la cual, se da cuenta que con anterioridad a este siniestro, **dicha empresa de transporte, tenía pleno conocimiento de estas circunstancias de transporte de explosivos, relacionándose el acta 20033R46, correspondiente a un análisis criminal del transporte de armas y explosivos en el departamento del cauca, cuyo objeto se centra en lo siguiente:**

“en atención a la comunicación oficial de fecha 04 de marzo de 2020, se realiza el presente análisis criminal con la finalidad de contextualizar la problemática de tráfico de armas, municiones, explosivos y accesorios, en del departamento del Cauca, de acuerdo con la información hallada y recopilada por las unidades investigativas del seccional cauca”.

En efecto tras investigar esta problemática típica y conocida que afecta al corredor vial que comunica a los municipios de Nariño y el Cauca, trae a colación, los casos de mayor relevancia y noticiosos, realizados por el departamento de policía en el departamento del Cauca en el año 2019, y entre estos casos se encuentra el siguiente y que me permito leer:

“en el kilómetro 15 del corregimiento el Estrecho, vía mojarra – Popayán, fueron incautados, 500 metros de mecha lenta y 400 detonadores aneléctricos de marca Famesa, que eran transportados en un vehículo de servicio público de la empresa Supertaxis, tipo Bus de placas sav508, que cubría la ruta Ipiales – Cali, los elementos estaban camuflados en un maletín de la bodega del bus.”

Y concluye con la reiteración de que dicha circunstancia de público conocimiento que los buses que transitan por este corredor vial, son utilizados para el transporte de estas sustancias explosivas.

Y es en ese contexto fáctico probatorio, que señores Magistrados, jamás podemos, frente a la causación del hecho dañoso, consentir en la existencia de la fuerza extraña y menos como lo explicamos, atribuir su realización al hecho de un tercero, situándolo como TERCERO al mismo pasajero MORALES MORALES con quien contrató la empresa transportadora para ser transportado, ello resulta insostenible frente a nuestro régimen de la responsabilidad civil derivada del contrato de transporte como contraevidente frente al material probatorio; lo que en verdad revela y ponen de manifiesto los elementos de convicción aportados al presente debate, es el incumplimiento de la obligación de resultado a cargo de la transportadora, aunado a su conducta negligente, irresponsable e inexcusable, la de agotar por parte de la transportadora, conforme era su obligación legal de “, (artículo 992 del C. de Comercio)

“todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación.”

Se insiste, en esta materia, la fuerza extraña o el el hecho de un tercero, para que rompa el nexo causal, requiere eso, que el transportador haya agotado y realizado ***todas las medidas razonables, como profesional especializado del transporte, para evitar la causación del daño o la realización de los propios riesgos que dicha actividad reclama, por ello mismo, la norma del artículo 1003 del C. de Comercio, perentoriamente consagra en su numeral 2º.***

“ARTÍCULO 1003. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR. El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato.

Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos:

- 1) Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas;
- 2) Cuando los daños ocurran por fuerza mayor, **pero ésta no podrá alegarse cuando haya mediado culpa imputable al transportador, que en alguna forma sea causa del daño...**

En el contexto fáctico como lo evidencia el material probatorio, siendo fieles a su objetividad y fuerza demostrativa, es innegable el incumplimiento de la obligación de resultado a cargo de la empresa demandada, su injerencia y participación causal en la realización del hecho causante del daño resulta incontrovertible.

Cuarto reparo. LA SENTENCIA APELADA, INCURSIONA EN GRAVE ERROR DE FACTO Y DE DERECHO, AL INTERPRETAR Y GENERAR EQUIVOCADAMENTE EN EL ESCENARIO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DISTINCIÓN SOBRE EL EQUIPAJE DE “MANO” FRENTE AL EQUIPAJE DE “BODEGA”, CIRCUNSTANCIA QUE NI LA LEY NI LA JURISPRUDENCIA PREVEN COMO MOTIVOS PARA ENERVAR LA RESPONSABILIDAD DERIVADA DEL INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

1º. Del estudio del fallo apelado, el señor Juez A quo, enrumbado a sustentar su tesis de la fuerza extraña fundada en el hecho del tercero mencionado, equivocadamente consideró y aplicó erróneamente conforme a la resolución No. 6518 de fecha 10 de agosto de 2019, expedida por la Superintendencia de Transporte, *“que el equipaje de mano es responsabilidad exclusiva del usuario, el cual velará por su integridad en el transcurso del recorrido.”*, pues a partir de allí dedujo, que en este caso, el equipaje contentivo del material explosivo, era del resorte y exclusiva responsabilidad del pasajero

MORALES MORALES; al respecto, gravísima equivocación comete el señor Juez a quo, ello por cuanto:

- a.) Con relación a la obligación de resultado y de seguridad que compromete la prestación fundamental a cargo del transportador, aquella deriva de la ley, por lo que ningún acto o resolución o instrucción administrativa tiene la virtud de derogarla, modificarla para alterar su real naturaleza, contenido y su exigibilidad.
- b.) Luego, porque cuando la resolución número 6518, estableció que el equipaje de mano del resorte y responsabilidad del usuario, tal reglamentación está enfocada para aspectos de la responsabilidad de la transportadora por pérdidas del equipaje y de custodia de los mismos durante el trayecto del transporte, pero bajo ninguna circunstancia para que, a partir de allí, se pudiera escarbar, urdir y/o apuntalar una causal eximente de responsabilidad frente al contrato de transporte y menos frente a los demás pasajeros que se desplacen en el vehículo transportador, puesto que si así fuera, bastaría acudir a semejante tesis para desquiciar cualquier responsabilidad del transportador frente a su incumplimiento y deber de seguridad y de resultado.
- c.) Pretender en este escenario procesal y en el marco de la responsabilidad civil demandada, que el equipaje **GRANDE, VOLUMINOSO Y PESADO** del pasajero GERMAN ROBERTO MORALES MORALES, como está demostrado, estaba blindado con absoluta inmunidad, frente al deber de protección y de seguridad en el escenario del contrato de transporte y, que por tanto, estaba totalmente excluido para ser objeto de revisión u observación, y además, sostener que por esa línea la empresa transportadora o sus agentes, incluido el conductor les estaban vedado desatar ninguna medida en procura de prevenir riesgos o algún evento que comprometa la seguridad de los demás pasajeros, más cuando:
 - Por los antecedentes (I) ya a la misma empresa Cooperativa de Transportes Supertaxis del Sur ya le habían incautado en alguno de sus vehículos material explosivo que transportaba.
 - Era además, público conocimiento y también de las empresas de transporte que el corredor de la Vía Panamericana que comunica al Departamento de Nariño con el Departamento del Cauca se había convertido en la ruta propia para el transporte de material explosivo, armas etc, y que para ello están siendo utilizadas las empresas de transporte público, constituye un desacierto mayúsculo que termina situando la decisión en una flagrante equivocación judicial, dicho de otro modo, bajo ese enjuiciamiento equivocado del contexto fáctico y, bajo innegables yerros de omisión en la tarea valorativa de las pruebas, para concluir que, pese a ello, a la incuria y sustracción injustificada de la empresa transportadora, se erige una causa extraña, la que la dio por probada,

constituye una típica vía de hecho a consecuencia de los yerros de hecho que ponemos de presente.

Quinto reparo. LA SENTENCIA OMITIÓ CONSIDERAR Y APLICAR EL ESTANDAR DE CONDUCTA EXIGIBLE FRENTE AL TRAFICO HABITUAL DE SUSTANCIAS EXPLOSIVAS EN LOS VEHICULOS DE SERVICIO PUBLICO, ESTANDAR DE DILIGENCIA QUE DEBIA OBSERVAR EL TRANSPORTADOR, AÚN MÁS DILIGENTE PARA LA FECHA DEL SINIESTRO, EN ATENCIÓN AL PARO ARMADO OCURRIDO ENTRE EL 14 Y 17 DE FEBRERO DE 2020 POR PARTE DEL ELN, COMO HECHO NOTORIO SOBRE EL CORREDOR VIAL DONDE OCURRIO EL ACCIDENTE, Y QUE FUE ANUNCIADO A TRAVÉS DE MULTIPLES MEDIOS DE COMUNICACIÓN.

Sexto reparo. LA SENTENCIA DESCONOCIÓ EL PRECEDENTE JURISPRUDENCIAL, QUE ESTABLECE UN REGIMEN DE RESPONSABILIDAD CIVIL RIGUROSO PARA EL TRASPORTADOR, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS DADA SU OBLIGACIÓN DE RESULTADO, RESPONSABILIDAD QUE INCLUSO NO CESA EN ACTOS TERRORISTAS Y, EXIGE DEL TRANSPORTADOR UN MÍNIMO DE DILIGENCIA ADICIONAL.

1º. Desde la propia formulación de los reparos, afirmamos que los dos anteriores, tienen un nexo de conexión fáctica y jurídica inescindible, de allí que tanto, la presente sustentación se hace también de conjunto.

2º. Probado está dentro del presente debate que el corredor vial que comunica al departamento de Nariño con el departamento del Cauca, además, de comprometer no solo zonas o trayectos de orden público, es utilizado para el transporte, camuflar o remesar materiales explosivos.

3º. Que para dichos fines, se venía utilizando las empresas de servicios públicos de transporte y sus vehículos, tanto los destinados al transporte de pasajeros como de carga.

4º. Que pese a que el señor MORALES MORALES portaba un equipaje de mano, pese a ser GRANDE, VOLUNMINOSO Y PESADO, la empresa transportadora no agotó ni desató ninguna diligencia o actividad en orden siquiera a averiguar su contenido, contrariamente permitió que dicho equipaje ingresará al interior del vehículo y en el área de pasajeros, generando incomodidad, lo que en el trayecto ameritó su reubicación hacia la parte del frente del vehículo, pues al parecer, se consideró por parte del señor MORALES MORALES, que en esa parte había más espacio y así se le permitió, sin ninguna prevención.

5º. Así mismo, se enfatiza, que la empresa transportadora, como está probado, pese a tener conocimiento de la existencia y promulgación del **PARO ARMADO OCURRIDO ENTRE EL 14 Y 17 DE FEBRERO DE 2020 POR PARTE DEL ELN - HECHO ADEMÁS NOTORIO** – no adoptó ninguna medida, ningún protocolo o actividad orientado a prevenir los riesgos propios de esa situación y menos al interior de su empresa de transporte.

6°. En ese contexto, ha debido el señor Juez A quo, observar perentorios precedentes de Nuestra Corte Suprema de justicia, cuando ha determinado:

“En el caso de las acciones perpetradas por movimientos subversivos o, en general, al margen de la ley, o de los actos calificados como terroristas –lato sensu-, debe señalarse que, in abstracto, no pueden ser catalogados inexorable e indefectiblemente como constitutivos de fuerza mayor o caso fortuito, pues al igual que sucede con cualquier echo que pretenda ser considerado como tal, es indispensable que el juzgador, in concreto, ausculte la presencia individual de los elementos antes referidos, teniendo en cuenta las circunstancias particulares que rodearon su génesis y ulterior o inmediato desenvolvimiento.

“Lo señalado en precedencia, empero, no se opone a que con arreglo a dichas circunstancias individuales, los hechos aludidos y, en fin, los actos de agresión –o de violencia individual o colectiva- adelantados por grupos alzados en armas, por el grado de impacto e intimidación que ellos tienen o suelen tener; por el ejercicio desmesurado de fuerza que de ordinario conllevan; por el carácter envolvente y cegador que les es propio y, en ciertos casos, por lo inopinado o sorpresivo del acontecimiento, pueden adquirir la virtualidad de avasallar a un deudor que, en esas condiciones, no podría ser compelido a honrar cabalmente sus obligaciones, pero en el entendido, eso sí, de que el acto respectivo no haya podido preverse-considerando, desde luego, el entorno propio en que se encuentre la persona, o la colectividad, según el caso y el concepto técnico-jurídico de previsibilidad, ya esbozado-, y que, además, le haya sido totalmente imposible superar sus consecuencias.

*“Por tanto, la presencia y las acciones de movimientos de la tipología en comento, en sí mismos considerados, no le brindan ineluctable amparo a los deudores para que, de forma mecánica y sistemática, esto es, sin ninguna otra consideración y en todos los casos, se aparten de los deberes de conducta que les imponen las leyes contractuales, so pretexto de configurarse un prototípico caso de fuerza mayor. **Más aún, la incidencia que tiene la perturbación del orden público interno, específicamente las acciones intimidatorias desplegadas por grupos al margen de la ley, en una situación contractual o negocial particular, puede llegar a ser previsible –así resulte riguroso reconocerlo, sobre todo en tratándose de regiones o naciones en donde desventuradamente, por numerosas razones, existe [o existió] una situación de violencia, más o menos generalizada-, de suerte que si una de las partes no adopta las medidas necesarias o conducentes para evitar ser cobijada por esos hechos, o se expone indebida o irreflexivamente a los mismos o a sus efectos, no podrá luego justificar a plenitud la infracción del contrato, o apartarse de él, alegando caso fortuito, como si fuera totalmente ajena al medio circundante y a una realidad que, no por indeseada y reprochable, deja de ser inocultable, máxime si ella no es novísima, sino el producto de un reiterado y endémico estado de cosas, de hondo calado y variopinto origen. Tal la razón para que un importante sector de la***

doctrina, afirme que dichos actos deben ser analizados con miramiento en las rigurosas condiciones que se presentaron en el caso litigado, en orden a establecer si por sus características particulares, ella se erigió en obstáculo insalvable para el cumplimiento de la obligación, al punto de configurar un arquetípico evento de fuerza mayor o caso fortuito.

En síntesis, considera la Sala que se encuentra plenamente demostrada, la existencia del contrato de transporte, su inejecución por parte de la demandada, así como la demostración del contrato de seguro, los riesgos amparados y la ocurrencia del siniestro...”³ (Resalto).

Señores Magistrados, sobre los anteriores reparos y sustentación se funda la apelación lanzada contra la sentencia de primera instancia, fallo que está incurso en los yerros de derecho y fácticos denunciados en cada uno de los cargos formulados; conforme al material probatorio y su recta valoración, solicito al Tribunal, revoque la sentencia en su integridad y, en su lugar se atiendan o estimen favorablemente las pretensiones deprecadas con la demanda.

Respetuosamente,



LUCIANO VILLA VALLEJO

T.P. No. 39.752 del C. S. de la J.

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de casación civil, de fecha 26 de julio de 2005, Exp. 6569-02, reiterada en sentencia de fecha 31 de enero de 2007, Exp. 2000-5492-01.