

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE POPAYÁN

Sala Civil Familia

E. _____ S. _____ D. _____

REF: 19001 31 03 005 2021 00107 01

DEMANDANTES: **LEYDER HERNÁN TUMBO DIAZ, LEYDE JOHANA RICO VELASCO, TRINIDAD DIAZ, BETSY EUGENIA TUMBO DÍAZ, ELIANA HELEN TUMBO DÍAZ y JUAN ESTEBAN TUMBO RICO**

DEMANDADOS: **COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO "COOTRANSTIMBIO", EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO, MARIELA DÍAZ CHAVEZ y JOSE RICARDO MUÑOZ MUÑOZ**

ASUNTO: SUSTENTACION DE RECURSO DE APELACION

LUIS ALBERTO VILLAMIZAR CORTÉS, mayor de edad y vecino de Cali, identificado con las cédulas de ciudadanía Número 1'144.078.427 de Cali, abogado en ejercicio, con tarjeta profesional No 278.189 del C.S de la J. obrando en calidad de apoderado de la parte demandante dentro del presente asunto, procedo a SUSTENTAR el recurso de apelación presentado en audiencia, en contra de la sentencia de primera instancia proferida por el Juzgado 05 Civil del Circuito de Popayán, puntualmente sobre los siguientes puntos dentro de la parte motiva de dicha sentencia:

SOBRE EL ARGUMENTO DE CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA PRESENTADO POR EL JUEZ:

La sentencia apelada fue contraria a los intereses de mis representados, por argumentar, el señor juez, que nos encontrábamos ante un caso de culpa exclusiva de la víctima. El único argumento por parte del juzgado para sustentar tal hipótesis, fue encontrar en el informe preliminar de accidente de tránsito, un informe donde se decía posible causa del accidente, no conservar la distancia reglamentaria, por parte del conductor del velocípedo, señor Leyder Hernán Tumbo. Luego esto se sustentó por parte de los demandados con informe pericial de físico forense. Sobre estos puntos vamos a hablar a continuación.

- **EXCESO DE VELOCIDAD POR PARTE DEL DEMANDANTE:** A consideración del juzgado, quedó demostrado plenamente que el conductor Leyder Hernán Tumbo se encontraba violando el límite de velocidad de la vía donde ocurrieron los hechos, al transitar supuestamente a 45 Kh/H. Situación que no quedó demostrada puesto que lo único que se supo es que existía una diferencia de velocidades entre ambos vehículos al momento de colisión, de aproximadamente 20 Km/H, mas no se pudo establecer la velocidad independiente de cada vehículo. De hecho, si se revisa el dictamen dado por el perito forense, este aclara que era imposible saber la velocidad de dichos vehículos, solo que existía dicha diferencia.

Dentro de los testimonios que se recogieron, de los conductores de ambos vehículos, hay versiones encontradas, puesto que el demandante, a pesar de su estado mental actual, asegura que el campero PARÓ en el momento de la colisión, motivo por el cual no pudo esquivarlo a tiempo. Por el contrario, el conductor del campero admitió que esa era una zona donde muchos vehículos paraban a recoger pasajeros en el separador entre la vía principal y la vía auxiliar; y admitió, haber parado en metros anteriores, para dejar y recoger pasajeros.

En ese sentido, la sentencia apelada, carece de certeza, puesto que toma como cierta una velocidad que no pudo comprobarse fehacientemente. De hecho, el perito de la parte demandada admitió que podrían haber sido velocidades distintas las de cada vehículo, como que el campero estuviera movilizándose a 10Km/H y el velocípedo a 30 Km/H. situación que era imposible de comprobar puesto que ambos vehículos se encontraban a velocidades BAJAS. A esta última conclusión llegó el perito por la falta de huella de frenado debido al impacto, por la falta de mayores heridas en la víctima y de daños considerables en los vehículos.

Por lo tanto, no se entiende el criterio por parte del juzgado para considerar un informe que generó dudas, como único criterio para establecer la velocidad en el accidente y a su vez, centrar este como único argumento para esclarecer la culpa exclusiva de la víctima. En ese orden de ideas, este punto debió de haberse analizado, en conjunto con los siguientes argumentos en favor de los demandantes.

- **SUPUESTA NO CONSERVACION DE LA DISTANCIA REGLAMENTARIA:** Este argumento se cae de su peso al revisar todo el material probatorio dentro del expediente, puesto que está más que claro, teniendo en cuenta la declaración del perito forense de la parte demandada y los daños del accidente, que efectivamente, el señor TUMBO se encontraba haciendo una maniobra de adelantamiento, lo cual, desde un punto de vista de la lógica formal, implica no preservar la distancia reglamentaria, en aras de rebasar otro vehículo.

SIN EMBARGO, es importante recalcar que las maniobras de adelantamiento son totalmente permitidas, salvo que la zona del accidente claramente esté señalizada como prohibida para tal fin; situación que no ocurre en este caso. Por lo tanto, no tiene sentido que este sea el argumento central de una sentencia, cuando objetivamente había otros elementos que el juzgador debió haber revisado, como el incumplimiento de normas de tránsito por parte del demandando, que se ahondará en páginas siguientes.

ARGUMENTOS EN FAVOR DE LOS DEMANDANTES:

- **CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD DE TRANSITO POR PARTE DEL DEMANDANTE:** Uno de los principales argumentos por parte de los demandados en contra de mis representados fue el supuesto incumplimiento de la normatividad de tránsito al considerar que, al momento del accidente, este se encontraba a más de 1 metro del borde derecho de la vía. Sin embargo, esto es totalmente legítimo teniendo en cuenta la normatividad vigente, incluso aportada por parte de los demandados, puesto que el señor Leyder Tumbo se encontraba realizando una maniobra de adelantamiento por el lado izquierdo de la vía, tal como lo señala la normatividad.

Es un hecho notorio, pero vale la pena recalcar, que es IMPRUDENTE y PELIGROSO, adelantar un vehículo por su lado derecho, puesto que el conductor se encuentra por el lado izquierdo del mismo, haciendo más difícil visualizar un vehículo en maniobra de adelantamiento por la derecha. Son congruentes entonces los daños en los vehículos y el croquis del accidente, al ver que el impacto se dio en la esquina inferior izquierda del vehículo JEEP, puesto que el demandante se encontraba intentarlo adelantar por el lado IZQUIERDO. De hecho, al analizarse todo el informe pericial entregado por los demandantes, todos los datos son concluyentes en ese sentido.

Se reitera, esta maniobra es totalmente legal y permitida, siempre que se sigan ciertas condiciones que no se discutieron dentro del proceso. Por lo tanto, se debe presumir que el señor Tumbo intentaba hacer esta maniobra de una manera legítima, cuando el vehículo JEEP frenó intempestivamente o disminuyó la velocidad, ocasionando el impacto entre ambos vehículos. Esto, teniendo en cuenta las declaraciones de ambos conductores. Finalmente, sobre este punto, resulta incluso irrisorio que un profesional con tanta experiencia en este tipo de casos, como el perito aportado por la demandada, proponga lo siguiente: "En contraste con lo anterior bajo consideraciones de evitabilidad, el conductor de la motocicleta Kawasaki 100 – motociclista estaba en posibilidad de haber adoptado una trayectoria para conservar una distancia menor a 1 m de la acera u orilla, como lo establece la norma de tránsito; así efectuaría maniobra direccional suave a la derecha y evitaría y/o minimizaría la interacción con el campero Ford U50". Esto, reiteramos, es completamente ilegal.

- **INCUMPLIMIENTO POR PARTE DEL CONDUCTOR DEL CAMPERO:** Por el contrario, existen argumentos en contra del actuar por parte del conductor del campero, sin que esto haya sido tenido en cuenta por parte del juzgado. El primero de estos argumentos es que, objetivamente, en la vía donde ocurrió el accidente, los vehículos de servicio público, deben transitar, siempre, por la vía secundaria o más cercana a las aceras. La vía donde ocurrieron los hechos, efectivamente, contaba con una vía secundaria, que era donde debió haber transitado el vehículo JEEP, quien, además,

reconoció haber estado recogiendo pasajeros en dicha vía, situación que también estaba prohibida.

Objetivamente, el vehículo de las demandadas NO debió haber transitado por dicha vía, no debió estar ahí ubicado. En ese orden de ideas, si este vehículo hubiese respetado dicha normatividad, el accidente no habría ocurrido. Hay un motivo claro por el cual estos vehículos no deben andar por la vía principal, y es que, al parar y retomar la marcha constantemente, son generadores de riesgos graves para la seguridad de otros conductores; más cuando la vía principal es aquella en la cual los otros vehículos suelen movilizarse con mayor velocidad.

- **RIESGOS GENERADOS POR LA DEMANDADA COOTRANSTIMBIO:** Por otro lado, es importante recalcar que estamos en un caso judicial en el cual una de las partes era un particular y otra de las partes, una empresa de transporte público. Objetivamente, el criterio con el cual se debe valorar el actuar de cada parte es diferente. COOTRANSTIMBIO tenía una obligación de garante respecto al estado del vehículo y las condiciones del conductor que lo conducía. Por lo tanto, ellos tenían más obligaciones y deberes, que se presumen incumplieron como garantes con el actuar por parte del conductor al estar en un carril que le era prohibido según la normatividad vigente al momento. Así mismo, cuando se evidencia el informe del accidente de tránsito, que el juez omitió revisar propiamente al considerar que no había prueba de la siguiente afirmación; se pudo constatar que el conductor del JEEP tenía 19 años, al momento del accidente.

Por lo tanto, es imperativo cuestionarse si una persona de 19 años, que se entiende incumplió la normatividad de tránsito, era la persona idónea para conducir un vehículo de gran tamaño y de tener bajo su cuidado y vigilancia, a pasajeros, en un vehículo de transporte público. Ante esto, la respuesta es claramente NO; COOTRANSTIMBIO si bien no incumplió la normatividad legal, puso en riesgo a incontables pasajeros al permitir que un joven con menos de 24 meses de experiencia conduciendo legalmente, pudiese llevar un vehículo como ese. De hecho, esto se vio claramente con el actuar en el accidente y post accidente. Quedó constatado de que el vehículo no frenó inmediatamente después del impacto para revisar las condiciones del demandante. Así mismo, tampoco prestó primeros auxilios al demandante mientras que llegaban las autoridades pertinentes. Finalmente, reconoció haber estado recogiendo pasajeros en las inmediaciones al sitio del accidente, sin que pudiera desmentir que tampoco lo hiciera puntualmente en el momento de la interacción. Por lo tanto, tal como se expondrá en páginas siguientes, existe un nivel alto de responsabilidad por parte de las demandadas.

Con lo dicho hasta el momento, es necesario retomar las teorías de responsabilidad objetiva, grado de responsabilidad de las empresas de transporte y la teoría de la culpa compartida en este caso, haciendo énfasis al nivel de responsabilidad del conductor de la motocicleta.

SOBRE LA TEORIA DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA: Como seguramente tiene más que claro el tribunal, en el contexto de accidentes de tránsito, existe un régimen de responsabilidad objetiva. Esto viene sustentado de larga data por la Corte Suprema de Justicia, tal como señala dicha corporación en sentencia SC4420-2020. En la misma sentencia se explica el nivel de responsabilidad en los casos de responsabilidad objetiva, de la siguiente manera:

La responsabilidad en accidente de tránsito, entre otras actividades peligrosas, si bien se ha expresado, se inscribe en un régimen de 'presunción de culpa' o '<culpa presunta>; realmente se enmarca en un sistema objetivo. En ninguna de tales hipótesis, el agente se exime probando diligencia o cuidado, sino acreditando causa extraña. Como en otras ocasiones también lo ha sostenido la Corte, en el sentido de imponer a quien ha causado el daño el deber de indemnizar, todo, en consonancia con la doctrina moderna, y atendiendo a ciertos criterios del riesgo involucrado.

Es importante recalcar que este nivel de responsabilidad es aplicable a ambos conductores implicados en el accidente.

GRADO DE RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE: En líneas precedentes se señaló que las empresas de transporte y en líneas generales, las personas que se dedican PROFESIONALMENTE al servicio de transporte; tienen unas obligaciones extraordinarias, respecto a su nivel de responsabilidad, al interior de esta actividad peligrosa. La Corte Suprema de Justicia señala, en sentencia SC5885-2016:

“(...) Se trata de una responsabilidad solidaria (2344 del Código Civil), directa de quien la ejecuta, del propietario, del tenedor o poseedor y de la empresa transportadora frente a la cosa, como afiliadora . Al mismo tiempo que es una obligación de cuidado, ejercen poder de mando, dirección y control efectivo del vehículo, asumiendo deberes de diligencia.

El contrato de afiliación a través del cual se autoriza al propietario del automotor para prestar el servicio público de transporte en la modalidad respectiva, por tanto, convierte a la empresa en sujeto de derechos y obligaciones y le impone la carga de «(...) responder por los perjuicios que se causan a terceros en el ejercicio de la actividad peligrosa que entraña la movilización de vehículos automotores para la satisfacción del aludido servicio, pues (...)» no hay duda que ella actúa en calidad de “(...) ‘guardián’ de la [cosa], o sea, todas aquellas de quienes pueda predicarse potestad de mando y control de la

misma en cuanto detentan 'un poder efectivo de uso, control y aprovechamiento respecto del artefacto mediante el cual se realiza aquella actividad' (Casación del 13 de octubre de 1998) (...)"

Teniendo claro que existía una responsabilidad SOLIDARIA entre el dueño del vehículo, el conductor y la cooperativa de transporte y que estos tenían unas obligaciones de garantes respecto a la prestación del servicio, no solo conforme a la ley, sino de manera regular. Es claro que existe un nivel de responsabilidad MAYOR, en cabeza de la parte demandada, si se compara con el nivel de responsabilidad de la víctima del accidente, quien tenía bajo su responsabilidad la conducción de un vehículo particular. La parte demandada debió, teniendo uso de su labor disciplinaria, prohibir la practica generadora del riesgo, que en ningún momento se discutió en la sentencia apelada, de conducir por un carril PROHIBIDO y de recoger y dejar pasajeros violando la normatividad de tránsito. Además, la parte demandada debió haber procurado con contar con un conductor mejor cualificado, tanto por experiencia como por sus actuaciones que ya quedaron en entre dicho; para el desarrollo PROFESIONAL de una actividad peligrosa que les generaba y sigue generando un lucro.

TEORIA DE LA CULPA COMPARTIDA O CONCURRENCIA DE CULPAS EN ACCIDENTES DE TRANSITO:

Este es otro elemento que la sentencia atacada no revisó en ningún momento, cuando realmente estamos en un caso en el cual ambas partes se encontraban realizando una actividad peligrosa como la conducción de vehículos automotores. Si bien es cierto, ya se argumentó que existía un deber de responsabilidad mayor en cabeza de la demandada, vamos a revisar lo que ha dicho la jurisprudencia sobre la concurrencia de culpas, recientemente en sentencia SC2107-2018:

Por el contrario, si la actividad del lesionado resulta "en todo o en parte" determinante en la causa del perjuicio que ésta haya sufrido, su proceder, si es total, desvirtuará correlativamente, "el nexo causal entre el comportamiento del presunto ofensor y el daño inferido" , dando paso a exonerar por completo al demandado del deber de reparación; en tanto, si es en parte, a reducir el valor de ésta.

En otras palabras, para que el interpelado pueda liberarse plenamente de la obligación indemnizatoria, se requiere que el proceder de la víctima reúna los requisitos de toda causa extraña, esto es, "que se trate de un evento o acontecimiento exterior al círculo de actividad o de control de aquel a quien se le imputa la responsabilidad", como causa exclusiva del reclamante o de la víctima.

Y de otro, según lo preceptúa el artículo 2357 del Código Civil, cuando en la producción del daño participan de manera simultánea agente y lesionado, circunstancia que no quiebra el "nexo causal", indiscutiblemente conduce a una disminución proporcional de la

condena resarcitoria impuesta eventualmente al demandado, la cual, se estimará dependiendo el grado de incidencia del comportamiento de la propia víctima en la realización del resultado lesivo.

Empero, para establecer si hay concurrencia de causas, las mismas pueden ser anteriores, coincidentes, concomitantes, recíprocas o posteriores, al punto de que el perjuicio no se causaría sin la pluralidad de fenómenos causales, pues de lo contrario, dicho instituto no tendría aplicación.

A propósito dijo esta Corte:

“(...) No obstante, como lo ha destacado la jurisprudencia nacional, la designación antes señalada no se ajusta a la genuina inteligencia del principio, pues no se trata `como por algunos se suele afirmar equivocadamente que se produzca una compensación entre la culpa del demandado y la de la víctima, porque lo que sucede, conforme se infiere del propio tenor del precepto, es que entre la denominada culpa de la víctima y el daño ha de darse una relación de causalidad, como también debe existir con la del demandado. Por eso, cuando ambas culpas concurren a producir el daño, se dice que una y otra son concausa de este’ (Cas. Civ., sentencia de 29 de noviembre de 1993, exp. 3579, no publicada). Este criterio corresponde, igualmente, al de la doctrina especializada en la materia, como lo destaca De Cupis, al señalar que `[d]e antiguo se ha utilizado una expresión poco afortunada para referirse a la concurrencia de culpa en el perjudicado, y es el término compensación de la culpa. Su falta de adecuación puede verse prácticamente con sólo observar que el estado de ánimo culposo del perjudicado ni puede eliminar ni reducir el estado de ánimo culposo de la persona que ocasiona el daño’ (De Cupis, Adriano. El daño. Teoría General de la Responsabilidad Civil. Editorial Bosch. Barcelona, 1966. Págs. 275 y 276) (...)” (se resalta).

Lo reseñado sirve además para destacar que la jurisprudencia de esta Sala, ha optado por denominar al fenómeno de la concurrencia de conductas desplegadas por el agente y el damnificado en la producción del daño, cuya reparación pretende éste último, como una cuestión propia del “hecho de la víctima” y no de la “culpa de la víctima”.

Dicha afirmación se fundamenta porque la expresión “culpa” corresponde a un “factor de imputación (...) de carácter subjetivo” , situación que supone la violación de deberes de diligencia y cuidado asumidos por una persona “en una relación de alteridad para con otra u otr[o]s”, no respecto de sí mismo, ni contra su propio interés . En igual sentido, no existe un deber jurídico de la víctima frente al agente, en cuya virtud esté obligado el primero a prevenir o reducir el daño tanto como le sea posible.

Tal aspecto, entonces, solo impone al lesionado a soportar la reducción de la indemnización reclamada al causante del perjuicio, situación que "lo desvincula de la esfera de los deberes jurídicos para situarse en el terreno de las cargas".

En ese sentido, dijo esta Colegiatura:

"(...) En todo caso, así se utilice la expresión 'culpa de la víctima' para designar el fenómeno en cuestión, en el análisis que al respecto se realice no se deben utilizar, de manera absoluta o indiscriminada, los criterios correspondientes al concepto técnico de culpa.

"(...)

"Esta reflexión ha conducido a considerar, en acercamiento de las dos posturas, que la 'culpa de la víctima' corresponde -más precisamente- a un conjunto heterogéneo de supuestos de hecho, en los que se incluyen no sólo comportamientos culposos en sentido estricto, sino también actuaciones anómalas o irregulares del perjudicado que interfieren causalmente en la producción del daño, con lo que se logra explicar, de manera general, que la norma consagrada en el artículo 2357 del Código Civil, aun cuando allí se aluda a "imprudencia" de la víctima, pueda ser aplicable a la conducta de aquellos llamados inimputables porque no son 'capaces de cometer delito o culpa' (art. 2346 ibídem) o a comportamientos de los que la propia víctima no es consciente o en los que no hay posibilidad de hacer reproche alguno a su actuación (v.gr. aquel que sufre un desmayo, un desvanecimiento o un tropiezo y como consecuencia sufre el daño) (...) (Cas. Civ. 15 de marzo de 1941, citada en G.J. L, pág. 793; 29 de noviembre de 1946, G.J. LXI, pág. 677; 8 de septiembre de 1950, G.J. LXVIII, pág. 48; 28 de noviembre de 1983. No publicada) (...)" .

Así, al proceder el análisis sobre la causa del daño, el juzgador debe establecer "mediante un cuidadoso estudio de las pruebas, la incidencia del comportamiento desplegado por cada [parte] alrededor de los hechos que constituyan causa de la reclamación pecuniaria" , en particular, cuando ésta proviene del ejercicio de una actividad peligrosa y, al mismo tiempo, se alegue concurrencia de conductas en la producción del hecho lesivo.

Sobre el asunto, afirmó esta Corte:

"(...) [E]n tratándose de la concurrencia de causas que se produce cuando en el origen del perjuicio confluyen el hecho ilícito del ofensor y el obrar reprochable de la víctima, deviene fundamental establecer con exactitud la injerencia de este segundo factor en la producción del daño, habida cuenta que una investigación de esta índole viene

impuesta por dos principios elementales de lógica jurídica que dominan esta materia, a saber: que cada quien debe soportar el daño en la medida en que ha contribuido a provocarlo, y que nadie debe cargar con la responsabilidad y el perjuicio ocasionado por otro (G. J. Tomos LXI, pág. 60, LXXVII, pág. 699, y CLXXXVIII, pág. 186, Primer Semestre, (...); principios en los que se funda la llamada 'compensación de culpas', concebida por el legislador para disminuir, aminorar o moderar la obligación de indemnizar, en su expresión cuantitativa, hasta o en la medida en que el agraviado sea el propio artífice de su mal, compensación cuyo efecto no es otro distinto que el de 'repartir' el daño, para reducir el importe de la indemnización debida al demandante, ello, desde luego, sobre el supuesto de que las culpas a ser 'compensadas' tengan virtualidad jurídica semejante y, por ende, sean equiparables entre sí (...)" (resaltado propio) .

Por tanto, se itera, para declarar la concurrencia de consecuencias reparadoras, o de concausas, cuyo efecto práctico es la reducción de la indemnización en proporción a la participación de la víctima, su implicación deberá resultar influyente o destacada en la cadena causal antecedente del resultado lesivo, aún, a pesar del tipo de tarea arriesgada que gobierna el caso concreto.

Por lo tanto, cometió un yerro el juzgado de alzada puesto que, como se dijo al inicio de este escrito, se limitó a revisar como UNICA causa del accidente de tránsito que luego generó todos daños que se pretendían; el supuesto incumplimiento de la distancia reglamentaria por parte del demandante.

Para empezar, como ya se dijo en páginas precedentes, es lógico que se deba dejar de lado la distancia reglamentaria si se está haciendo una maniobra de adelantamiento en una vía que así lo permite, como en el caso concreto. De hecho, el mismo perito de la parte demandada sugirió esta medida de adelantamiento, lo cual, claramente implica perder la distancia reglamentaria señalada en la norma. También, en aras de dar cumplimiento a la normatividad, el adelantamiento se debe hacer por la izquierda, situación que corresponde y concordante con los daños y el sitio del impacto.

Por otro lado, como se dijo en su momento, el vehículo JEEP de las demandadas, objetivamente, no debía estar en esta vía, puesto que debió haber estado transitando por la vía secundaria. Hecho que implica una violación a la normatividad de tránsito, que, en el caso de conductores de vehículos de servicio público, genera un riesgo aún mayor.

Por lo tanto, debió el juzgado de alzada realizar un análisis de los hechos determinantes del accidente de tránsito, analizando en nivel de responsabilidad de ambos conductores, no solo del señor Tumbo; bajo el contexto dado en los anteriores párrafos.

En ningún momento dentro del proceso se discutió sobre la posible impericia por parte del demandante al momento de realizar la maniobra de adelantamiento. No obstante, lo que sí es claro es que este estaba intentando actuar de manera diligente dentro de las circunstancias de tiempo modo y lugar, al intentar adelantar por la izquierda, tal como la norma lo señala; a un vehículo que tenía totalmente prohibido haber circulado por dicho carril, quien además admitió haber estado recogiendo y dejando pasajeros en dicha zona, con un conductor inexperto (de tan solo 19 años), para una actividad tan riesgosa y que demandaba tanto nivel de responsabilidad, como manejar un vehículo de pasajeros.

Siendo así, teniendo en cuenta la jurisprudencia sobre responsabilidad objetiva y concurrencia de culpas en accidentes de tránsito. Es claro que existe un nivel de responsabilidad total, o en el peor de los casos, alto, en cabeza del conductor del vehículo JEEP puesto que no debió haber estado en dicho carril, incluso si no hubiese estado recogiendo pasajeros. Estos vehículos deben andar por el carril auxiliar, justamente para evitar este tipo de accidentes, puesto que por su volumen son más difíciles de adelantar. Así mismo, por su vocación de servicio público, generan riesgos al recoger y dejar pasajeros en una vía, que se puede considerar rápida o más dinámica, respecto de la vía auxiliar. Esto sigue los mismos axiomas que prohíben que los vehículos buses suban puentes o circulen por el carril de la izquierda de cualquier vía. Por lo tanto, se debió haber declarado la responsabilidad parcial mayoritariamente o total, por parte de las demandadas en la ocurrencia del accidente de tránsito y sus posteriores daños.

DE LOS DAÑOS: sobre la cuantía de los daños y las pretensiones que se tenían en la presente demanda, las demandadas no se pronunciaron al respecto, ni en la contestación, ni en los alegatos. Por lo que se entiende, que si se expide sentencia condenatoria en el presente proceso, esta debe ser sobre las cuantías presentadas en la demanda.

SOBRE LA PRESCRIPCION Si bien es cierto que esta fue alegada por todas las demandadas, es importante traer a colación lo dicho por el Consejo de Estado sobre este caso en particular, en sentencia con radicado No. 19001-23-31-000-2008- 00304-01 (52602):

De esta manera, se tiene que, una vez prescritas las acciones penal y civil en contra del autor material del delito, los hoy actores tenían la posibilidad de demandar a la señora Mariela Diaz Chavez y a la Cooperativa Transportadora de Timbio – COOTRANSTIMBIO ante la jurisdicción ordinaria civil y reclamar allá los perjuicios que, según afirmaron, dicha conducta les causó, de conformidad con los artículos 2341 y siguientes del Código Civil, cuya prescripción, para la fecha de configuración del delito de lesiones personales culposas objeto del proceso penal – 14 de junio de 2001- era de 20 años, según lo prescribía el artículo 2536 original ibídem

Se reitera que, de acuerdo con la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia en materia civil, el propietario del vehículo y la empresa de transporte a la que se encuentra afiliado el automotor se consideran responsables directos, y por ende, a ellos no les resulta aplicable la prescripción de tres años de que trata el artículo 2358 del Código Civil.

En vista de lo anterior, la parte civil cuenta con plazo hasta el 14 de junio de 2021 para promover el correspondiente proceso ante la jurisdicción ordinaria, en aras de que los terceros civilmente responsables sean quienes le reparen los perjuicios supuestamente causados con las lesiones del señor Leyder Hernán Tumbo Díaz, razón por la que ni la declaratoria de la prescripción de la acción penal ni esta demanda de reparación directa le han cercenado la posibilidad de reclamarle la indemnización a la señora Mariela Diaz Chavez y a la Cooperativa Transportadora de Timbio - Cootranstimbio-.

NORMATIVIDAD: Además de la jurisprudencia traída a colación directamente con este escrito, se debe tener en cuenta el código de Tránsito y transporte traído a colación en el proceso por parte de la demandada en el escrito del perito forense, que lo único que hace es terminar de corroborar el nivel de diligencia por parte del señor TUMBO; al demostrar que este debía adelantar maniobra de adelantamiento por la izquierda y que el vehículo campero no debió haber estado circulando por esa vía en ese momento, generando un riesgo que se terminó materializando y posteriormente, desencadenando en los daños pretendidos.

CONCLUSION: De lo anteriormente expuesto, se concluye que lo correcto en el caso presente es FALLAR en favor de las pretensiones de la demanda inicial, ya sea en todo o en parte, debido a la responsabilidad objetiva de las demandadas que no puede desvirtuarse, o en el peor de los casos, solo puede desvirtuarse parcialmente; como determinante para la materialización del accidente de tránsito que generó la presente demanda.

Con todo lo anterior, queda sustentado el recurso de apelación. Agradeciendo la atención prestada.

Atentamente,



LUIS ALBERTO VILLAMIZAR CORTÉS

C.C. Nro. 1'144.078.427 de Cali

T.P 278.189

Luis.villamizar.abogado@gmail.com