

Señores

JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO

Manizales, Caldas.

Medio de Control: REPARACIÓN DIRECTA.

Demandante: PAULINA YULIANA QUINTERO Y OTROS.

Demandado: DEPARTAMENTO DE CALDAS.

Radicado: 17-001-33-33-002-2019-00077-00.

Asunto: PRESENTACION RECURSO DE APELACION.

DANIEL RENDON VASQUEZ identificado civil y profesionalmente como aparece al pie de mi correspondiente firma, abogado en ejercicio, domiciliado en la ciudad de Manizales, actuando en calidad de apoderado judicial del **DEPARTAMENTO DE CALDAS**, quien funge como parte demandada dentro del proceso de la referencia, me permito presentar **RECURSO DE APELACIÓN** frente a la sentencia Nro. 118 del 30 de septiembre de 2024 (notificada el 04 de octubre de 2024). El recurso lo sustento con base en los siguientes argumentos:

MOTIVOS DE INCONFORMIDAD

La sentencia proferida por el Juzgado Segundo Administrativo del circuito de Manizales, sostuvo en la sentencia de primera instancia que el tipo bus escalera de placas TAJ – 917 transitaba por la vía del Municipio de Aguadas que conduce al municipio de Pácora, por el sector de la Vereda La Blanquita y que en aquel sitio no existía ningún tipo de señalización y tampoco de demarcación, omisión que resulta ser reprochable a la administración.

Esta tesis sostenida por el Juzgado de Primera Instancia se controvierte a través de este recurso de apelación, teniendo en cuenta las siguientes razones:

1. El accidente del bus tipo escalera sucedido el 21 de marzo de 2017 no se debió a falta de mantenimiento de la vía Aguadas - Pacora sino a causas que constituyen eximentes de responsabilidad, lo que se encuentra demostrado a través de las siguientes pruebas:

1.1. La perito Diana Teresa Valencia Largo indicó a través de su testimonio que:

1. Las condiciones de clima del sector ubicado en la vía Pácora – Aguadas Sector “La Blanquita” eran para la época de los hechos, muy malas;
2. Los informes técnicos presentados por la parte demandante, se hicieron en unas circunstancias de tiempo, modo y lugar lejanas a la fecha del accidente, lo que no permite constatar las causas imputables por la parte demandante en su demanda;
3. No existen fundamentos verídicos para asegurar que la obra del manejo de aguas no cumplió su función, pues no hay evidencia del estado de la misma antes del acontecimiento;
4. Se realizó un análisis multitemporal de las imágenes disponibles de la zona de estudio a partir de google earth, en 2014 se encuentra una imagen, donde se observa una corona de un deslizamiento en la parte izquierda de la fotografía, pero no existen fotografías posteriores que permitan dilucidar el avance de dicho movimiento en masa. Sin embargo, se observa que la postería usada en el cerco de la finca no está inclinada (Fotografía 2), razón por la cual se asume que la actividad es baja;
5. De acuerdo con el mismo plano topográfico entregado por el profesional Eduardo López Garzón – Topógrafo, es evidente que la pérdida no corresponde a la mitad de la vía. (remitirse a la página 37 del “INFORME GEOTÉCNICO DE LAS POSIBLES CAUSAS DEL DESLIZAMIENTO UBICADO EN LA VÍA PACORA – AGUADAS, SECTOR “LA BLANQUITA”, figura 4. Plano topográfico de la zona de estudio);
6. Ratifico lo que expresé en el informe técnico en el siguiente sentido: Un vehículo en condiciones adecuadas de velocidad, tendría total capacidad de maniobrar en la vía

adecuadamente, no obstante, si un vehículo presenta condiciones inadecuadas como sobre cupo o exceso de pasajeros, el mismo no mantendría condiciones estables al transitar por una vía terciaria de curvatura continua, adicionalmente, las condiciones climáticas afectan directamente la visibilidad de un vehículo en la vía, forzándolo a reducir la velocidad considerablemente; 6. El pastoreo en el sector es una causa de deslizamientos.

1.2. Por su parte, la Ingeniera María del Pilar Gómez Valencia expresó que: 1. Las condiciones meteorológicas fue determinante para el deslizamiento de tierra ocurrido el 21 de marzo de 2017; 2. Ratificó lo expresado en el informe técnico al indicar que: Tal como mencionan los profesionales en su dictamen, el terreno es susceptible a los movimientos en masa por las condiciones del mismo, existencia de reptación y cicatrices antiguas, sin embargo, la susceptibilidad no es indicativo de la ocurrencia del evento. Es importante mencionar que cualquier sitio en nuestro territorio puede presentar una susceptibilidad alta a generar movimientos en masa y sin embargo, nunca podrían presentarse estos eventos.

1.3. Del testimonio dado por el ingeniero Juan Carlos Giraldo, pudo ratificarse lo manifestado por él, en el informe técnico que realizó a raíz de los hechos del 21 de marzo de 2017. Explicó todas las acciones que materializó la gobernación de Caldas.

1.4. Es muy importante tener en cuenta lo expresado por el señor Alejandro Alberto Henao mediante el Oficio I.T.T. 1810-100 del 22 de marzo de 2017: “(...) *Me dispongo a indagar os hechos entrevistando al señor **MARINO ANDRES LONDOÑO FLOREZ** identificado con la cédula de ciudadanía **Nro. 75.051.049** expedida en Aguadas, nacido el 03 de agosto de 1980, celular **3233704120**, dirección Barrio Renán Barco, Primera Etapa, Casa 21-52 Aguadas, Estado Civil Unión Libre, sin más datos, quien era el conductor del vehículo Tipo Bus, carrocería Escalera, identificado con las placas **TAJ-917** involucrado en el accidente, nos manifiesta que salió a las 05:06 horas del parque de la vana, dirigiéndose hacia el Municipio de Pácora a transportar trabajadores a una de las aguacateras, llevaba aproximadamente 30 pasajeros, en el sector la Granja recoge otro personal más o menos 18 personas, y siguió su rumbo, agrega que ya no podía ver la vía, así que se detuvo y se orilló, entonces sintió la llanta trasera del vehículo se fue a un hoyo, seguidamente empezó a voltearse y se precipitó al abismo, dando varias vueltas.*

*Nos entrevistamos con el señor **ALEJANDRO VALENCIA** (...) quien se transportaba en el vehículo accidentado, afirma que iba en el capacete, la neblina no dejaba ver nada y el vehículo se desplazaba a baja velocidad, cuando de un momento a otro escucho gritos y salió el carro rodando, expresa que el barranco cedió, el conductor rodo con el carro hasta el destino final, que llevaba el cupo completo, 46 personas aproximadamente y en el capacete otras 20, atrás también iba gente colgada, en total 80 trabajadores aproximadamente.*

De lo anterior, se puede concluir que: - Las condiciones meteorológicas eran muy malas; - el conductor del vehículo asumió bajo su propia responsabilidad conducir en esas condiciones; - Evidentemente el vehículo tenía sobre cupo, al transportar 80 personas.

1.5. A su turno la señora María Teresa Otálora quien es experta en seguridad vial, indicó lo siguiente: 1. El Plan de Seguridad Vial de la Cooperativa de Transportadores de Aguadas – Cootransaguadas, no evaluaba de manera rigurosa, los riesgos y amenazas de posibles accidentes; 2. El vehículo Tipo Bus, carrocería Escalera, identificado con las placas **TAJ-917** involucrado en el accidente, no contaba con las

medidas de seguridad que ordena el ordenamiento jurídico colombiano; 3. El sobrecupo en este tipo de vehículos aumenta ostensiblemente el riesgo de accidentabilidad; 4. Al empresa de transporte debía verificar el cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial, el cual también debe ser vigilado por la autoridad municipal.

En resumen, existen pruebas suficientes para que se declare configurado la excepción denominada hecho de un tercero y/o culpa exclusiva de la víctima, eximente de responsabilidad que el Consejo de Estado¹ ha explicado de la siguiente manera: *“(...) con los cuales la jurisprudencia de esta Sección ha sostenido lo siguiente: (...) Por otra parte, a efectos de que operen los mencionados eximentes de responsabilidad (hecho de la víctima o de un tercero), es necesario aclarar, en cada caso concreto, si el proceder —activo u omisivo— de aquellos tuvo, o no, injerencia y en qué medida, en la producción del daño. En ese orden de ideas, resulta dable concluir que para que dichas causales eximentes de responsabilidad puedan tener plenos efectos liberadores respecto de la responsabilidad estatal, resulta necesario que la conducta desplegada por la víctima o por un tercero sea tanto causa del daño, como la raíz determinante del mismo, es decir, que se trate de la causa adecuada o determinante (...)*

Se reitera que el accidente se produjo antes de las 6:00 a.m., y se presentaba una neblina muy espesa, neblina que continuó cuando se estaban realizando las labores de rescate como puede observarse de las fotografías tomadas por el Diario La Patria y publicadas el 22 de marzo de 2017. La neblina impedía la visibilidad del conductor y de las demás personas, tal como lo afirman algunos testigos que comparecieron a declarar en el presente proceso.

Así mismo, se vuelve a recalcar que, a pesar de la poca visibilidad, el conductor del vehículo decidió por su cuenta y riesgo realizar el viaje con el agravante que además el número de pasajeros superaba ampliamente el límite establecido que era de 40, e incluso algunos de ellos iban en el capote, incurriendo así en varias infracciones de tránsito que debía imponer la autoridad municipal.

Por otra parte, le cabe responsabilidad al Municipio de Aguadas, que a través de la Inspección y Tránsito municipal no cumplió con sus obligaciones, al permitir que el vehículo siniestrado emprendiera el viaje no solo con sobrecupo sino también con pasajeros en el capote. Es al citado ente territorial a quien le compete expedir la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora, en este caso la Cooperativa de Transportadores de Aguadas, y también dar el aval al Plan Estratégico de Seguridad Vial de esta empresa y hacer seguimiento al mismo, de conformidad con la Ley 1503 de 2011, *“Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.”*; el Decreto Nacional 1051 de 2013 y la Resolución No.1565 de 2014 del Ministerio de Transporte.

CARGA DE LA PRUEBA DE LA FALLA EN EL SERVICIO

En este caso específico la parte demandante no se preocupó por demostrar a través de cualquier medio de prueba, que el daño antijurídico era imputable a la Gobernación de Caldas. Tampoco demostró cuáles fueron los presuntos perjuicios causados, toda vez que la acusación de los mismos debe probarse a través de prueba directa. Al respecto señor juez, es importante tener en que en aquellos asuntos donde se debate la responsabilidad extracontractual del estado, la carga de la prueba le corresponde a quien alega la falla.

¹ Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Tercera (Subsección A), Consejero Ponente: Mauricio Fajardo Gómez, sentencia del 24 de marzo de 2011, Radicado: 66001-23-31-000-1998-00409-01 (19067)

Conforme a lo anterior, el artículo 167 del Código General del Proceso que por remisión normativa es aplicable al presente caso, indica que: “(...) *Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen* (...)”.

Por lo anterior, si lo que busca el demandante es demostrar la responsabilidad extracontractual prevista en el artículo 90 de la Constitución Política, no demuestra el elemento de imputación.

Se recuerda que el daño antijurídico es un elemento que es necesario, pero no es suficiente para que pueda declararse la responsabilidad del estado.

SOBRE EL DICTAMEN PERICIAL DEL VEHÍCULO IDENTIFICADO CON LAS PLACAS TAJ-917 INVOLUCRADO EN EL ACCIDENTE.

Respecto al dictamen pericial presentado por el señor Jesús Alejandro Marulanda Bedoya, se pone en tela de juicio sobre el valor del cupo del vehículo, toda vez que, según el perito, no existe ningún tipo de regulación sobre este tema.

Sobre el particular, debe tenerse en cuenta el Decreto 478 de 2021 que modificó el artículo 2.2.1.6.2.2 del capítulo 6 del título 1 de la parte 2 de libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte: En esta normativa, el artículo 2.2.1.6.7.1 expresa: “(...) *La capacidad transportadora puede ser global u operacional. La capacidad transportadora global es el número de vehículos que se requieren para atender las necesidades de movilización, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.6.2.1 del presente decreto.*

La capacidad transportadora operacional consiste en el número de vehículos que forman parte del parque automotor o de la flota de vehículos que la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial ocupa en el desarrollo de su actividad.

Las empresas de transporte público terrestre automotor especial deberán acreditar, como mínimo, su propiedad sobre el 10% del total de los vehículos que conforman su capacidad operacional, la cual, en ningún caso, podrá ser inferior a un (1) equipo. Si la empresa no cuenta con el 10% de los vehículos de su propiedad, podrá acreditar hasta el 7% con vehículos adquiridos mediante las figuras de "leasing" financiero. (...)

Así las cosas, el valor de los cupos dependen de la capacidad transportadora de la empresa donde se encuentre afiliada el vehículo, situación que no está demostrada en este proceso.

Así mismo, debe tenerse en cuenta que de conformidad con el artículo 2.2.1.6.2.2. del Decreto 478 de 2021, los vehículos tienen un tiempo de uso. Veamos: “(...) *El tiempo de uso de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será de veinte (20) años contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo.*

El parque automotor que cumpla el tiempo de uso debe ser sometido a desintegración física total y podrá ser objeto de reposición por uno nuevo de la misma clase o por uno nuevo de diferente clase, evento en el cual se deberán garantizar las equivalencias entre el número de sillas del vehículo desintegrado y el vehículo nuevo a ingresar, de conformidad con lo que para tal efecto disponga el Ministerio de Transporte (...)

De esta manera, el vehículo tipo bus escalera **TAJ-917** involucrado en los hechos ocurridos el tenía mas de 20 años de uso, lo que claramente afecta su valor comercial.

SOBRE EL DEBER DE LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS DE AMPARAR LOS PRESUNTOS PERJUICIOS CAUSADOS:

La Juzgadora de primera instancia exoneró de responsabilidad a la compañía AXA COLPATRIA S.A., a ALLIANZ SEGUROS S.A. y a SEGUROS DEL ESTADO S.A. Sin embargo, no se comparten los argumentos expuestos porque al momento en que ocurrieron los hechos se encontraba vigente la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. 100164 que tenía una cobertura relativa a las lesiones o muertes de personas causados durante el giro normal de las actividades del asegurado.

Por ello y como ha ocurrido en otros eventos, el llamamiento en garantía se hace con la finalidad de que, en caso de condena, las aseguradoras en virtud a la relación contractual, asuman el pago de las indemnizaciones y compensaciones a que haya lugar.

Por lo anterior, solicito que se haga una revisión pormenorizada de la exclusión de la responsabilidad que tienen las aseguradoras en el presente caso, haciendo énfasis que la Gobernación de Caldas realizó los correspondientes llamados en garantía.

SOBRE LA EXCESIVA TASACIÓN DE LOS PERJUICIOS:

La sentencia de primera instancia realiza una excesiva cuantificación del daño moral, condenando en los topes máximos que ha establecido el Consejo de Estado para esta modalidad perjuicios. También se reprocha que no explica las razones fácticas y jurídicas que explique las razones que llevaron al A-quo a condenar en dichos topes.

Sobre la tasación de los perjuicios morales, el Honorable Consejo de Estado ha establecido lo siguiente²:

“(…) En ese sentido, los medios de prueba que para el efecto se alleguen al proceso pueden demostrar su existencia, pero no una medida patrimonial exacta frente al dolor; por lo tanto, corresponde al juez tasar discrecionalmente la cuantía de su reparación, teniendo en cuenta la intensidad del daño causado al demandante (…)”

Ahora bien, esa discrecionalidad que menciona el Honorable Consejo de Estado debe estar en el marco del *arbitrio juris* y a la *equidad* como principio general del derecho. En otras palabras, la tasación del perjuicio moral en su tope máximo no se sustentó en ningún argumento jurídico relacionado con las reglas de la experiencia, el arbitrio juris o la equidad.

Por otro lado, el daño a la salud tasado en la sentencia no atiende los criterios fijados por parte de la jurisprudencia nacional para esta modalidad de perjuicios inmateriales, a saber:

- Elemento objetivo: Pérdida de capacidad laboral determinado por las Juntas de calificación de invalidez.
- Elementos subjetivo: Consecuencias particulares que la lesión implicó para la persona y la gravedad de la afectación que tuvo para el desarrollo moral de su vida.

Al respecto, no se logra vislumbrar de la condena impuesta en la sentencia de primera instancia que se haya determinado el elemento objetivo, esto es, el porcentaje de pérdida laboral determinado por una junta de invalidez, por lo que no es posible calcular esta modalidad de perjuicio inmaterial en el presente caso.

² Consejo de Estado, sección Tercera, Subsección A – Consejero Ponente: José Roberto Sáchica Méndez, Sentencia del 22 de noviembre de 2021, Radicado: 51821

Por lo anteriormente explicado, solicito respetuosamente que se accedan a las siguientes:

SOLICITUD

1. Se conceda el recurso de apelación por reunir los requisitos legales previstos en el artículo 247 del CPACA.

Al Honorable Tribunal Administrativo de Caldas solicito respetuosamente que:

1. **SE REVOQUE EN SU INTEGRIDAD**, la sentencia Nro. 118 del 30 de septiembre de 2024 (notificada el 04 de octubre de 2024), proferida por el Juzgado Primero Administrativo del Circuito de Manizales.

NOTIFICACIONES

El suscrito apoderado de la parte demandante recibirá notificaciones en la calle 20 No 22-27 Oficina 902 de la ciudad Manizales, Tel-Fax 8734946. Cel. 3017969074. daniel.rendonva@gmail.com.

Atentamente,



DANIEL RENDON VASQUEZ
C.C. 1.053.784.294 de Manizales
T.P. 222.572 del C.S de la J.