

COMENTARIOS JURIDICOS SOBRE LA ACTIVIDAD
DEL TRANSPORTE

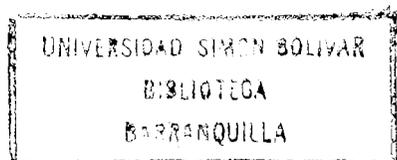
JOHNNY MIGUEL GONZALEZ SANCHEZ

Trabajo de Grado presentado como requisito parcial para optar al título de ABOGADO

Director: JESUS ALVAREZ C.

CORPORACION EDUCATIVA MAYOR DEL DESARROLLO
SIMON BOLIVAR
FACULTAD DE DERECHO

BARRANQUILLA, 1985



034512

UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR	
BIBLIOTECA	
BARRANQUILLA	
034512	
No. INVENTARIO	111
FECHA	25 FEB. 2008
GANJE	DONACION

UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR
BIBLIOTECA
BARRANQUILLA

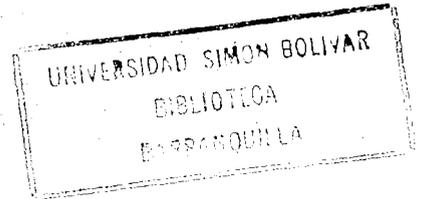
DR70970

DOCTOR
JESUS A. ALVAREZ CABRERA

ABOGADO TITULADO
EDIFICIO PASEO OLIVAR
CALLE 34 No 42-28 OF. B-13
TELEFONO 329925

Barranquilla Noviembre 25 de 1.985

DOCTOR
RAFAEL BOLAÑOS MOVILLA
DECANO DE LA FACULTAD DE DERECHO
UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR
E. S. D.



Distiguído Doctor:

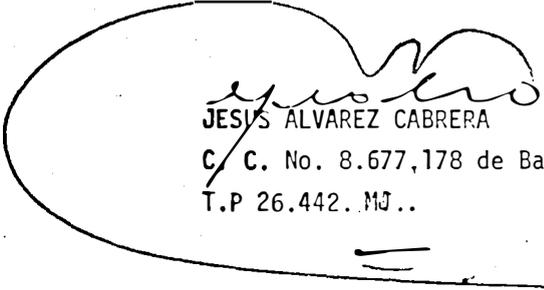
Designado Director de Tesis del Egresado JOHNY GONZALEZ SANCHEZ, Títulada "COMENTARIOS JURIDICOS SOBRE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE", me permito expresar que se trata de un tema de gran interes, tratado de una manera sencilla, ordenada y sobre todo fundamentado.

Sencilla, como corresponde a una exposición de esta naturaleza; Ordenada porque comprende al tema del Transporte en toda su extensión, partiendo de la Movilización y la Libertad de Locomoción, Naturaleza Jurídica de la actividad del Transporte, El transporte como Labor Industrial, La Teoría del Riesgo, Frente a la Prestación del Servicio, el Transportador y sus obligaciones, La Teoría del riesgo, Efectos de la Actividad del Transporte, Accidentes en Circulación y Causas del Accidente, La intervención policiva, Responsabilidades civil extracontractual, elementos determinantes, las causas eximentes para el transportador, Procedimiento para establecer la Responsabilidad del Transportador, hasta llegar a la Indemnización por parte de la Empresa, por parte del Seguro y por parte del conductor; fundamentada básicamente en el Decreto 1393 de 1.970, (Estatuto Nacional del Transporte) y demás disposiciones civiles y comerciales Reglamentarias y ademas porque su autor se valió de Doctrinas por cierto muy escasas en esta materia.

Debo resaltar el tratamiento que el egresado da a temas de importancia como la Teoría del Riesgo, La Responsabilidad civil Extracontractual y el caso fortuito y a la fuerza mayor.

Por lo expuesto doy CONCEPTO FAVORABLE, a la tesis ya que reúne los requisitos tanto de forma como de contenido para ser presentado al examen de grado.-

Del señor Decano



JESUS ALVAREZ CABRERA

C. C. No. 8.677,178 de Barranquilla
T.P 26.442. MJ..

7
343.093
G-643

PERSONAL DIRECTIVO

RECTOR: Doctor JOSE CONSUEGRA HIGGINS

DECANO: Doctor RAFAEL BOLAÑO MOVILLA

SECRETARIO ACADEMICO: Doctor CARLOS LLANOS

ASESOR DE TESIS: Doctor JESUS ALVAREZ CABRERA

JURADO

JURADO

NOTA DE ACEPTACION

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Barranquilla, noviembre de 1985

DEDICATORIA

A la abnegación de mis padre y hermanos

JOHNNY MIGUEL GONZALEZ

UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR
BIBLIOTECA
BARRANQUILLA

AGRADECIMIENTOS

A la Universidad SIMON BOLIVAR, por permitirme ingresar a ella, enseñándome sanas ideas y por otorgarme hoy una profesión.

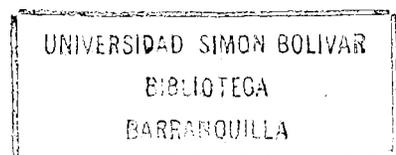
A todos aquellos profesores que de alguna u otra manera contribuyeron para que mis aspiraciones se hicieran una realidad.

UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR
BIBLIOTECA
BARRANQUILLA

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCION	1
1. DE LA MOVILIZACION	3
1.1 DE LA LIBERTAD DE LOCOMOCION	3
1.2 NATURALEZA JURIDICA DE LA ACTIVIDAD EN EL TRANSPORTE	7
1.3 EL TRANSPORTE COMO SERVICIO PUBLICO	9
1.4 EL TRANSPORTE COMO LABOR INDUSTRIAL	12
2. LA TEORIA DEL RIESGO FRENTE A LA PRESTACION DEL SERVICIO	15
2.1 COMO SE PUEDE PRESTAR EL SERVICIO	15
2.2 EL TRANSPORTADOR Y SUS OBLIGACIONES	19
2.3 LA TEORIA DEL RIESGO	27
3. EFECTO DE LA ACTIVIDAD EN EL TRANSPORTE	35
3.1 ASPECTOS GENERALES	35
3.2 ACCIDENTE EN CIRCULACION	36
3.3 CAUSAS DEL ACCIDENTE	39

3.4	DE LA INTERVENCION POLICIVA	42
4.	DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA- CONTRACTUAL EN EL TRANSPORTE	46
4.1	CONCEPTO DE RESPONSABILIDAD	46
4.2.	ELEMENTOS DETERMINANTES DE LA RESPONSA- BILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL	48
4.3	LAS CAUSAS EXIMENTES EN RELACION CON EL TRANSPORTADOR	55
4.4.	RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y LA ACTIVIDAD TRANSPORTADORA	59
4.5	PROCEDIMIENTO PARA ESTABLECER LA RESPONSA BILIDAD DEL TRANSPORTDOR	61
5.	LA INDEMNIZACION	66
5.1	CONCEPTOS	66
5.2	OBJETO	68
5.3	INDEMNIZACION POR APORTE DE LA EMPRESA	69
5.4	INDEMNIZACION POR PARTE DEL SEGURO	70
5.5	INDEMNIZACION POR PARTE DEL CONDUCTOR	78
	CONCLUSION	80
	BIBLIOGRAFIA	83



INTRODUCCION

Con la presente investigación no pretendo, realizar un tratado sobre las consecuencias civiles en la actividad del transporte, sino exponer en forma sencilla y ordenada con un enfoque crítico, lo relacionado con la presente investigación.

Expongo en el presente trabajo la libertad de locomoción, consagrada en nuestra constitución política como una de las libertades públicas y como surge a la actividad jurídica del transporte, ya sea como actividad industrial o servicio público, por ser de doble naturaleza.

Por tratarse el transporte de una actividad que implica riesgos, no podemos dejar de tratar la situación de la llamada teoría del riesgo y la forma contemplada por nuestra Jurisprudencia y doctrina, ya que ha sido aceptada y debe ser base primaria de responsabilidad sin culpa, existente en otros

países.

Trato en este trabajo la responsabilidad civil extracontractual en el transporte automotor, con el fin de establecer los medios empleados para determinarla, así como las causas eximentes de responsabilidad con respecto al transportador en cuanto al caso fortuito y la fuerza mayor, como también las causas que atenúan la responsabilidad de este, encontrándonos entonces que si se establece responsabilidad fue porque se causó un daño, ya sea a una persona o a sus bienes, el cual debe ser reparado, teniendo en cuenta los titulares de la indemnización, como responde la empresa y hasta donde, lo mismo en cuanto a la responsabilidad de las compañías de seguros.

1. DE LA MOVILIZACIÓN

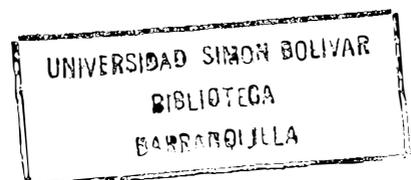
1.1 DE LA LIBERTAD DE LOCOMOCION

Uno de los derechos civiles y garantías sociales del hombre se concreta a través de la llamada movilización o desplazamiento de un sitio a otro. Ejemplo La subsistencia conlleva la condición de desplazamiento.

Es por ello, que los que tienen a su cargo el manejo de la sociedad han reconocido este derecho elevandolo a la categoría de norma, la cual se conoce con el nombre de libertad de locomoción.

Colombia por ser un estado de derecho, ha garantizado ésta libertad en el siguiente precepto constitucional,

"Nadie podrá ser molestado en su persona o familia, ni reducido a prisión o arresto, ni detenido, ni su



domicilio registrado, sino a virtud de mandamiento escrito de autoridad competente, con las formalidades legales y por motivo previamente definido en las leyes.

En ningún caso podrá haber detención, prisión ni arresto por deuda u obligaciones pueramente civiles, salvo el arraigo judicial".

Las llamadas libertades públicas entre ellas la de locomoción no han sido consagradas con la finalidad de que puedan ejercerse en forma absoluta, sino por el contrario, sujetando dicho ejercicio a condiciones previamente ejercidas, lo cual nos encontramos ante libertades públicas reglamentadas. Ejemplos: Cuando se establecen normas migratorias, quiere decir, que una persona no puede salir del país cuando quiere, sino con el lleno de algunos requisitos.

Para aclarar el anterior ejemplo, me permito transcribir el artículo 117 del Decreto 522 de 1971: "Los colombianos y extranjeros podrán salir del país y regresar a él sin más requisitos que el documento de identidad internacional o pasaporte, salvo lo estatuido en leyes especiales como las fiscales y penales".

Si la libertad fuera absoluta no se le exigiría el lleno de los requisitos del artículo anteriormente trnascrito.

Otras restricciones a las libertades públicas y entre ellas la de locomoción la constituyen ciertas medidas de orden público, como el toque de queda, el cual es una medida para evitar que se transite por las calles después de determinadas horas.

También existen restricciones que tienen que ver directamente con la persona como por ejemplo: Para conducir un vehículo se requiere ciertas aptitudes del conductor, como son la edad, pericia, examen médico, etc.

Otro caso de restricciones a las libertades públicas se presenta por razones de conveniencia Nacional, como cuando es urgente el ahorro de combustible y se toma la decisión de permitir el tránsito de vehículos solo ciertos días de la semana.

Es de tanta transcendencia el derecho a la libertad de locomoción que se consagró en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y políticos y posteriormente aprobado por ley 74 de 1968, cuyo artículo 12 dice:

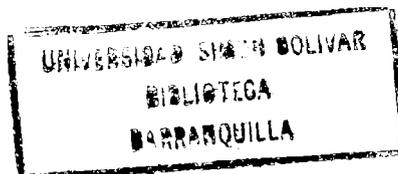
PRIMERO: Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia.

SEGUNDO: Toda persona tendrá derecho a salir libremente de cualquier país, incluso del propio.

TERCERO: Los derechos antes mencionados no podrán ser objetos de restricciones salvo cuando estas se hallen previstas en la ley, sean necesarias para proteger la seguridad nacional, el orden público, la salud o la moral pública o los derechos y libertades de terceros, y sean compatibles con los demás derechos reconocidos en el presente pacto.

CUARTO: Nadie podrá ser arbitrariamente privado del derecho a entrar en su propio país.

Desde el punto de vista legal el derecho de locomoción se encuentra reglamentado en el código nacional de transporte terrestre, en el cual establece en su artículo primero, inciso segundo: "El tránsito terrestre de personas, animales y vehículos por las vías de uso público es libre, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades, para



conocemos como el transporte, entendiéndose como transporte, los medios necesarios e indispensables para ejercer la llamada libertad de locomoción.

Atinente al transporte terrestre se refiere, el artículo cuarto del Decreto 1393 de 1970, denominado Estatuto Nacional de Transporte Terrestre Automotor y el cual considera como actividad transportadora terrestre un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el acarreo de personas o cosas de un lugar a otro en vehículos automotores.

De la anterior noción, la institucionalización jurídica de la actividad transportadora terrestre implica la existencia de los siguientes elementos:

PRIMERO: Un conjunto organizado de operaciones: Aquí nos damos cuenta que estamos frente a lo que se conoce con el nombre de industria, significando la producción de posibilidades de movilización de esas personas o cosas de un lugar a otro ya sea en un vehículo automotor, una nave aérea, marítima, o un ferrocarril.

SEGUNDO: El traslado de personas o cosas de un lugar a otro, la actividad transportadora tiene ese fin,

pero fuera de efectuar ese traslado requiere que se efectúe sana y salva al lugar donde deben ser trasladadas.

TERCERO: El vehículo: Como se trata del transporte terrestre automotor, el vehículo es el medio utilizado para cumplir la finalidad del transporte.

1.3 EL TRANSPORTE COMO SERVICIO PUBLICO

A partir de 1954 se le da en Colombia la categoría de servicio público al transporte, posteriormente se expide el Decreto 753 de 1956, el cual establece lo que debe entenderse como servicio público: "Es toda actividad organizada tendiente a satisfacer una necesidad de interés general; en forma regular y continua bajo el régimen jurídico especial, ya sea que se realice por el estado directamente o por personas privadas a nombre de este".

De la anterior definición se deducen los elementos integrantes del transporte como servicio público:

¹RUJAS ARBELAEZ, Gabriel. El Espíritu del derecho Administrativo. Temis, Bogotá, 1972. P. 168

PRIMERO: Satisfacción de necesidades generales: Esta generalidad es incuestionable; de tal manera que no puede pensarse en cuanto a servicios públicos de necesidades particulares.

SEGUNDO: Regularidad y continuidad: Si las necesidades son de carácter general implica que el desarrollo de las mismas debe realizarse en forma permanente. Es por eso que no debe pensarse en la prestación del servicio del transporte en forma esporádica o transitoria, por ejemplo al prestarse el servicio de transporte de mercancías en forma esporádica se presentaría el fenómeno de la especulación.

TERCERO: Que la prestación del servicio corra por cuenta del estado, o en su defecto, por los particulares a nombre del estado: El deber primeramente es a cargo del estado, sin embargo a veces por la mala administración gubernamental o por la necesidad de grandes inversiones, este servicio es prestado por los particulares a nombre del estado, fenómeno que no altera la naturaleza pública de la actividad o servicio.

El artículo Octavo del Decreto 1393 de 1970, al respecto nos dice: "El servicio público de transporte

será prestado por empresas legalmente constituidas y debidamente autorizadas por el Instituto Nacional del Transporte, previo el lleno de los requisitos exigidos por el Estatuto Nacional del Transporte Automotor.

CUARTO: Régimen Jurídico especial: Hace alusión a las exigencias de un conjunto de normas referidas a la actividad, ordenadas sistemáticamente y en forma ordenada.

Esta ordenación se trató de conseguir con el Decreto 1393 de 1970, por el cual se expidió el Estatuto Nacional de Transporte, sin embargo también existen las normas del código de comercio, todo lo cual nos hace afirmar que en este momento no existe ese tipo de legislación ordenada y armonica que se predica del servicio público de transporte, lo cual se agrava con el número de entidades que tienen que ver con el transporte en el país, ejemplo: MOPT, INTRA, Autoridades de Tránsito, etc.

QUINTO: Entidad gubernamental competente que tenga a su cargo la prestación del servicio público de transporte: No se contempla cual puede ser esa entidad gubernamental, por cuanto el estado, no está asu-

miendo el deber que le corresponde, o sea no existen organismos gubernamentales que presten el servicio público de transporte sino organismos gubernamentales encargados de regular la forma como los particulares deben prestar ese servicio.

1.4 EL TRANSPORTE COMO LABOR INDUSTRIAL

Estos servicios en Colombia interesan a la economía nacional y están vigilados por el Estado.

El artículo 32 de la constitución política de Colombia establece la fuente del transporte como actividad industrial, también consagra la dirección general de la economía a cargo del estado y que este intervendrá en los servicios públicos y privados para racionalizar y planificar la economía a fin de lograr el desarrollo integral.

La misma constitución nuestra en su artículo 39 inciso 4 dice que la ley también podrá ordenar la revisión y fiscalización de las tarifas y reglamentos de las empresas de transporte o conducciones y demás servicios.

Con base en el anterior principio, se expide la ley

15 de 1959, en virtud de la cual el congreso ordena al gobierno la intervención del estado, en la industria y el transporte. Esta política de intervención del estado, en la industria y el transporte, es lo que se llama política automotriz del estado, que quiere decir, orientación del estado a esa industria, para que el servicio se pueda prestar con mayor eficacia.

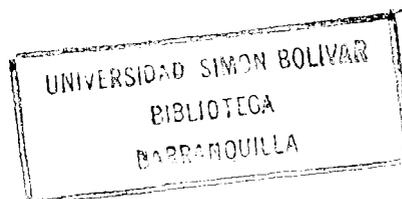
Posteriormente se expide el Decreto 1393 de 1970, el cual se denomina Estatuto Nacional del Transporte Terrestre Automotor y en su artículo cuarto encontramos la naturaleza industrial del transporte, que dice: "Por actividad transportadora terrestre se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el acarreo de personas o cosas de un lugar a otro en vehículos automotor".

En este Estatuto encontramos lo conocido jurídicamente por industria, la cual implica un régimen o ente empresarial, siendo la empresa un mecanismo formal a través de la cual se desarrolla la industria. El código de comercio en su artículo 25 define empresa de la siguiente manera: "Empresa es toda actividad económica organizada para la producción transformación, circulación, administración o custo-



día de bienes, o para la prestación de servicios. Dicha actividad se realizará a través de uno o más establecimientos de comercio".

En Colombia el servicio público del transporte solo puede ser prestado a través de una empresa; por lo tanto el transporte es una industria, pero la industria no solo implica la existencia de un ente empresarial, sino también de un proceso de producción, que tratándose del transporte se delimita mediante la destinación de este organismo que es la empresa, a la producción de posibilidades que tienden a la satisfacción de necesidades de movilización de personas o cosas de un lugar a otro, ejemplo: Puede irse en un bus ó taxi, a una hora determinada; según esto y lo dicho, las posibilidades es lo que produce la empresa.



2. LA TEORIA DEL RIESGO FRENTE A LA PRESTACION DEL SERVICIO

2.1. COMO SE PUEDE PRESTAR EL SERVICIO

Antes de entrar en materia creo indispensable hacer referencia al régimen operacional de una empresa de transporte o de prestación del servicio.

Para los efectos del Decreto 1393 de 1970, se entiende por empresa de transporte la unidad de explotación económica permanente, con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el acarreo de personas o bienes de un lugar a otro, pertenecientes aquellos a una persona natural o jurídica.

El ingreso de un vehículo al servicio se logra a través de la importación del vehículo, por ensamblaje de ese vehículo y por el cambio de destinación del vehículo de servicio particular al servicio público. Los vehículos vinculados a una empresa pueden ser de pro-

piedad de este, de los socios o de terceros que no tengan vinculación directa con ella, pero que mediante una relación contractual se conceda la administración del vehículo a la empresa, o sea lo que se llama afiliación del vehículo.

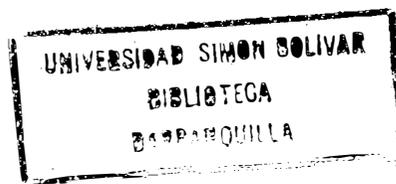
Existen dos mecanismos legales en virtud de la cual se puede autorizar la prestación del servicio, y que según el artículo 62 del decreto 1393 de 1970, son:

EL PERMISO:

Se constituye en un acto administrativo, y que es de carácter temporal, creador de una situación jurídica de carácter individual, y no crea derechos a favor de la empresa autorizada.

LA CONCESION:

Es un contrato de carácter administrativo que por su misma naturaleza establece derechos casi exclusivos a favor del particular interesado. el estatuto nacional del transporte terrestre automotor no regula en forma clara el contrato de concesión, solamente hace referencia a las causas o motivos que deben tenerse en cuenta para la celebración del contrato, y en la



práctica se ha considerado que esas causas o motivos que deben tenerse en cuenta son iguales o válidos para la autorización a través del servicio ya mencionado

Una vez hecho un breve enfoque al régimen operacional de una empresa de transporte, nos toca hablar de la forma de prestación del servicio público de transporte, el cual en cualquiera de sus modalidades podrá ser prestado en rutas o en áreas de operación de acuerdo con las clasificaciones que de ellas determine el Instituto Nacional del Transporte.

Para poder otorgar las rutas el INTRA, hará un estudio en el que tendrá en cuenta los costos de operación, la estructura empresarial, la utilización del parque automotor, que determinen la oportunidad de otorgar rutas y horarios. Toda solicitud de rutas y horarios hecha por las empresas al Instituto Nacional del Transporte, deberá, contener los siguientes datos:

PRIMERO: Que la demanda de transporte en las rutas solicitadas no este adecuadamente satisfecha con los servicios autorizados a las empresas que las cubran, que se hace necesario la autorización.

SEGUNDO: Que exista disponibilidad de la ruta y hora-

rios solicitados.

TERCERO: que la empresa disponga o pueda disponer de los vehículos con los cuales pretende atender el servicio solicitado, acompañando el plan de rodamiento. En el acto administrativo que ordene las rutas y horarios se solicita la licencia de funcionamiento de la empresa que podrá hacer tal asignación de las rutas y horarios para prestar el servicio.

Por área de operación se entiende una región conformada por varios centros unidos entre sí por vía carretables. Se autorizará la prestación del servicio por áreas de operación cuando no fuere posible determinar una ruta, por ejemplo en las veredas. Surge así una obligación fundamental para las empresas de transporte consistente en que estas solo podrán prestar el servicio en los términos y condiciones autorizados en el permiso o mediante el contrato de concesión. Sin embargo, esa obligación puede verse alterada, surgiendo las formas de alteración del servicio público, así:

PRIMERO: suspensión parcial del servicio o el cambio de horarios autorizados.

SEGUNDO: La Vacancia: Cuando una empresa considera te-

niendo motivos justificados, que no está en condiciones de prestar el servicio y solicita a la administración que se le dé por terminado el servicio.

TERCERO: ABANDONO DEL SERVICIO

CUARTO: Invasión de la prestación del servicio: Cuando una empresa que no está autorizada para prestar el servicio entra a prestarlo.

Esas formas de alteración del servicio a su vez dan lugar a la imposición de sanciones contempladas en el Estatuto Nacional del Transporte.

2.2 EL TRANSPORTADOR Y SUS OBLIGACIONES

Antes de entrar a estudiar las obligaciones del transportador estimo conveniente, referirme al contrato de transporte, el cual es definido por el código de comercio, así;

"El transporte es un contrato en que una de las partes se obliga con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar estas al destinatario. El contrato de transporte se perfecciona

por el solo acuerdo de las partes y se probará conforme a las reglas legales".

En cuanto a las características del contrato de transporte tenemos:

- Es de carácter bilateral
- Es de carácter oneroso
- Es de carácter consensual

Esta clase de contrato también puede perfeccionarse por el llamado sistema de adhesión.

Es de carácter bilateral, porque en él participan dos o más partes que en un momento dado se ponen de acuerdo en cuanto a las condiciones del transporte mismo, así como también acerca del precio, de ahí que ello conlleve a resultados económicos. Las características vistas son las más importantes en el contrato de transporte para la ejecución del mismo, así cuando las partes convengan a transportar personas o cosas estas jugarán un papel importante para el manejo de la actividad.

En la definición del contrato de transporte observamos que hace alusión a la obligación que tienen las partes,

es decir, la una con la otra, o sea una responsabilidad tanto personal como extracontractual y que conlleva a entregar estas al destinatario.

En cuanto a los elementos del contrato de transporte se clasifican de la siguiente manera:

Según los sujetos, se puede determinar como parte en el contrato de transporte, según se trate del transporte de personas o mercancías, los siguientes:

En el transporte de mercancías como sujetos tenemos el remitente, el transportador y el destinatario.

En el transporte de personas como sujetos tenemos al transportador y al usuario o pasajero.

Otro de los elementos del contrato de transporte es el relacionado con el objeto: El objeto del contrato de transporte se determina mediante la movilización de las personas o cosas desde un lugar de origen hasta el lugar de destino. La movilización de personas o cosas en su caso la debe realizar el transportador por quien se ha contratado la ejecución correspondiente sin embargo, existen ciertos casos en los cuales la ley permite si bien es cierto que el contrato se pac-

ta con un transportador determinado, la movilización puede llevarse a cabo por otro transportador pero bajo la responsabilidad del primero; estos casos son los conocidos por el nombre de ejecución del transporte por terceros.

El tercer elemento es el relativo a la contraprestación y hace referencia al precio que debe pagar quien contrata la movilización de las personas o cosas como consecuencia de esa movilización. Cuando se trata del transporte de personas la contraprestación o precio o tarifa es fijado directamente por el gobierno; tratándose del transporte de mercancías, el precio o tarifa o flete lo fijan directamente las partes contratantes.

En la doctrina, algunos autores hablan de compensación para determinar que el precio no solamente puede determinarse en dinero, sino que además puede darse parte en dinero y parte en especie, sin que por ello se desvirtue la naturaleza del contrato de transporte.

En cuanto al medio utilizado puede ser terrestre, acuático o aéreo; pero también puede utilizarse en forma combinada y en la cual participan todas las modalidades del transporte.

Con respecto al plazo fijado, en primer lugar debe tenerse en cuenta el estipulado por los reglamentos oficiales, en relación con la hora de salida, el tiempo de viaje y hora de llegada al destino. En defecto de reglamento oficial habrá que recurrir a los reglamentos internos de la empresa y en defecto de unos y otros se debe atender a lo estipulado por las partes.

Otra modalidad es el transporte acumulativo, en la cual intervienen en la ejecución dos o más transportadores de igual o diferentes modalidades; en este caso responden solidariamente el primero y el segundo o último transportador, los intermedios solo responden por los daños ocasionados durante el recorrido a su cargo; si no es posible individualizar al transportador al cual puede atribuirse daño ocasionado, el factor de la responsabilidad se distribuye proporcionalmente entre todos ellos.

Para el transporte acumulativo fuera de las causales generales de exoneración de responsabilidad extracontractual se predica una de carácter especial y se determina mediante la solicitud de un transportador a quien lo va a sustituir en la ejecución para que le expida un documento en la cual conste un recibo de

satisfacción de las mercancías según el caso.

Expuesto lo anterior, veremos las obligaciones tanto del transportador como las del remitente en el transporte de cosas:

- De las obligaciones del transportador en el transporte de cosas

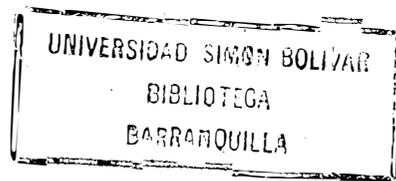
- Recibir la mercancía en el lugar y fecha convenida

- Movilizar las cosas sanas y salvas desde el lugar de origen hasta el lugar de destino, salvo el deterioro natural de las mismas.

- Movilizar las cosas en el plazo y por el medio igualmente convenido con el remitente

- Tomar todas las mercancías en el lugar y a las personas determinadas en el contrato, salvo cuando previo el cumplimiento de los requisitos señalados en la ley, el remitente haya modificado las condiciones correspondientes.

De las obligaciones del remitente:



- Deberá el remitente entregar la cosa objeto de la movilización en el lugar convénido.

- Suministrar al transportador todas las informaciones que sean necesarias para la debida ejecución del contrato.

- Pagar el precio o flete, salvo el caso que se pacte el pago contra entrega, en cuyo caso el remitente y destinatario serán solidariamente responsables del pago.

- Indicar al transportador en forma clara el lugar de entrega e individualizar el destinatario, anotando el nombre, documento de identidad, dirección y en último todas aquellas informaciones que sean necesarias para que el transportador pueda entregar la mercancía a la persona de quien se trate.

- Efectuar el embalaje de las cosas, cuando estas por su naturaleza lo requieran.

Vistas estas obligaciones se hace necesario ver las obligaciones del destinatario que son:

- Pagar el flete o precio, cuando se haya celebrado

Visto lo anterior podemos enunciar las obligaciones principales que hacen relación al pasajero o usuario en el contrato de transporte de personas:

- El pasajero está obligado a pagar el pasaje
- El pasajero está obligado a cumplir las condiciones y requisitos fijados por el transportador o por el gobierno.

En cuanto al transportador aparecen como obligaciones para con el pasajero las siguientes:

- Conducir al pasajero sano y salvo al lugar o sitio convenido, dentro del término, por el medio y clase de vehículos previstos en el contrato, y en defecto de estipulación, conforme a los horarios, itinerarios y demás normas contenidas en los reglamentos oficiales.
- Responder por los perjuicios ocasionados al pasajero, como consecuencia del incumplimiento del contrato.

2.3. LA TEORIA DEL RIESGO

El maquinismo ha sido la causa principal de esta teoría. Esta nueva actividad ha multiplicado los daños

planteándose el problema de la responsabilidad. Frente a esto la noción de culpa tiene efectos negativos en la obligación de reparar el daño ^{causado} causado, por lo tanto había que crear la teoría del riesgo, llamado también responsabilidad objetiva.

Esta teoría, tuvo origen en Alemania, siendo uno de los primeros expositores; quien justificó el principio de esta responsabilidad, aplicando una máxima que dice: "Quién obra en su propio interés, obra en su propio riesgo"²

Para mi concepto la responsabilidad no tiene fundamento en esta teoría porque se haya producido un hecho culposo, sino porque se produjo un daño y cuyos efectos deben ser indemnizados.

Esta teoría mira principalmente a aquellas actividades que por su naturaleza implican riesgos y a la dificultad a que pueden llegar los damnificados a la aportación de pruebas de los hechos ocurridos por el ejercicio de esas actividades. Un carro, lo mismo que una'

² MONTROYA GOMEZ, Mario. La Responsabilidad extracontractual. Bogotá. Temis. P.47

fábrica de explosivos,, tiene su alto grado de peligrosidad, que por lo general los particulares no pueden evitar con su prudencia, por lo tanto, los daños que se causen según esta teoría no se le exonera de indemnización sino cuando demuestra fuerza mayor, caso fortuito o la intervención de un elemento extraño.

Existen argumento a favor de la teoría del riesgo, los cuales son:

PRIMERO: Hay que ser más objetivos o mejor hacer más objetivo el derecho civil, apartando todas aquellas concepciones metafísicas. El incumplimiento de una obligación, ya sea contractual o extracontractual no afecta a la persona misma, sino al patrimonio, por lo tanto primero hay que restablecer el equilibrio de los órdenes patrimoniales.

SEGUNDO: El sentido socialista y solidarista del derecho, esto no quiere decir que: El derecho siempre tiene de a realizar el orden social, y por lo tanto, realizar un daño, este se debe reparar para restablecer el equilibrio quebrantado, sin pensar que existió culpa, sino que el interés social exige su reparación.

TERCERO: Otro argumento a favor de esta teoría lo encontramos en los sentimientos de justicia, queriendonos decir que, cada uno debe soportar las consecuencias de sus propios actos o sea que el que cause un daño, debe repararlo con culpa o sin ella.

En la vida actual, es casi imposible demostrar la culpa de la gente ya sea por motivos probatorios o que el daño causado no posea causa conocida, por lo tanto resulta injusto que el perjudicado o victima del daño no se le indemnice por no probar la culpabilidad de la gente.

La persona que posee y goza de una cosa, como dueño o tenedor, está obligado a indemnizar el daño que ocasiona con la cosa misma, esto como una compensación de los provechos que la cosa reporta, sin tener en cuenta si tuvo o no la culpa del daño causado, solo es necesario que posea y goce de la cosa y que se produzca el daño.

La responsabilidad por riesgo se ha tratado en nuestros días, hasta llegar al punto de equipararla al principio de la culpa con base de responsabilidad.

Esta teoría ha sido muy poco aceptada por la doctrina actual, pero se ha llegado a pensar en una responsabilidad sin culpa, por ser imposible demostrar y sostener una regla general de responsabilidad en la cual exista un concepto que remplace la noción de culpa.

Algunos autores han propuesto la solidaridad social como único apoyo para la obligación de reparar el daño causado, de lo cual disiento ya que la responsabilidad del hombre no puede sobrepasar la obligación de respetar e impulsar esa solidaridad.

Otros reducen el problema de la responsabilidad a otro de causalidad, siendo este muy difícil, ya que todo daño tiene infinidad de causas, para lo cual sería necesario hacer una clasificación de las causas según su grado de efectividad.

A pesar de todas las críticas que ha tenido esta teoría, ha sido muy útil, para explicar la obligación que tienen las personas de reparar el daño que han causado a otros, sin que por esto se les atribuya culpa alguna, esto ocurre en los accidentes de trabajo y también en los accidentes de tránsito, por ejemplo: Una persona conduce un taxi y a este se le suelta la dirección por fallas mecánicas y se estrella contra

una casa, causando graves daños a la casa materialmente hablando y físicamente a los pasajeros. En este caso el conductor propietario tiene que pagar esos daños causados, a los cuales no se le puede atribuir culpa alguna al conductor, por ser esto un caso fortuito.

Por lo anterior concluimos que esta teoría no ha sido aceptada como regla general de responsabilidad que reemplace a la teoría fundada sobre la culpa.

Nuestra Corte Suprema de justicia, en casación del 18 de noviembre de 1940, ha dicho:

"La interpretación que se ha de dar al artículo 2356 del código civil, no equivale ni mucho a la admisión de la teoría del riesgo, llamado también de la responsabilidad objetiva, la cual no ha sido acogida por nuestras leyes; según ella, no existe exoneración de responsabilidad, al paso que en la teoría de la culpa y en el caso del artículo 2356, se parte de la presunción de responsabilidad que pesa sobre el autor del daño; pero que puede ser desvirtuada por la fuerza mayor siempre por el caso fortuito, con ciertos requisitos, nuesto que cuando el caso fortuito pudo ser previsto, dentro del cual puede caber el error de

conducta de la víctima".

Según nuestro código civil, lo relativo a la responsabilidad se basa sobre el concepto de culpa, pero también tenemos el artículo 2354, que se refiere al riesgo creado, cuando nos dice: "El daño causado por un animal fiero, de que no se reporte utilidad para la guarda o servicio de un predio, será siempre imputable al que lo tenga; y si alegare que no le fue posible evitar el daño, no será oído".

Este artículo de nuestro código civil es la única aplicación del riesgo creado, el cual por analogía podríamos aplicárselo en forma un poco defectuosa a la industria del transporte con la diferencia que la industria del transporte automotor si presta una utilidad a las personas.

Como lo ha dicho la corte Suprema de Justicia, con respecto al artículo 2356, este no tiene otra interpretación y que este en ningún momento nos habla de la teoría del riesgo, ya que en ella no existe la exoneración de responsabilidad, mientras que en la teoría de la culpa, se parte de la presunción de responsabilidad la cual recae sobre el autor del daño, la cual puede desvirtuarse por fuerza mayor, caso

fortuito o la intervención de un cuerpo extraño.

Nuestra Corte Suprema de Justicia, ha sido tan tradicionalista que no ha querido aceptar en ningún momento y en ningún caso la teoría del riesgo o responsabilidad objetiva, diciendo en Sentencia del 5 de abril de 1982, que mientras prevalezca conforme a razón el criterio subjetivo de la responsabilidad, frente al objetivo, el daño siempre será imputable a culpa del autor, invirtiéndose el caso solo cuando existe culpa de la víctima.

3. EFECTOS DE LA ACTIVIDAD EN EL TRANSPORTE

3.1 ASPECTOS GENERALES

Dentro de este tema tenemos lo relacionado con la culminación del contrato de transporte, o sea los efectos que produce el transporte, ya sea de personas o cosas; esos efectos los enunciaremos en dos grupos que son:

PRIMERO: El transportar esas personas o cosas desde el lugar de origen hasta el lugar de destino sanas y salvas y,

SEGUNDO: Cuando al transportarlas ocurra un accidente de circulación, del cual hablaremos mas adelante.

El objeto principal es movilizar las personas o cosas sanas y salvas hasta el lugar de destino, pudiendo ocurrir en el trayecto a recorrer un accidente ya sea por fallas humanas, mecánicas o de cualquier otra índole, donde entraríamos a determinar cuales fueron

las causas del accidente.

3.2. ACCIDENTE EN CIRCULACION

El accidente de circulación ha sido uno de los problemas más grandes de nuestro siglo, ya que se han producido mas muertes por accidentes de circulación que en guerras sostenidas por un país, por falta de una reglamentación correcta en la utilización de las vías

Señalando como causas el exceso de velocidad, la congestión de las calles por la cantidad de los vehículos, el otorgamiento de patente para conducir a personas sin previos exámenes, la falta de medidas o normas policivas, la inexistencia de normas indemnizatorias, la falta de señalización de vías, embriaguez del conductor, imprudencia del peatón, etc.

Todos estas causas enunciadas quedan reducidas a tres que son: La vía, la máquina y el hombre. También se ha propuesto en el primer seminario celebrado en Bogotá sobre accidentes de tránsito, con el objeto de encontrar soluciones al problema del tráfico y sus accidentes, las siguientes fórmulas:

PRIMERO: Que la legislación colombiana en relación con los problemas surgidos por los accidentes de tránsito es muy deficiente y equivocada. Esto por la escasez de legislación al respecto y se tendría que hacer una revisión completa de lo poco existente, para así poder ordenarla y a la vez tratar de legislar sobre esta materia.

SEGUNDO: Tratar de crear una legislación positiva, con base en la culpa del sujeto que causa el daño, siendo este a quien le corresponde probar la causa exonerativa como lo han hecho algunos países europeos al establecer que el conductor de todo vehículo estará obligado a restablecer el daño causado, por tener el automotor en movimiento; a no ser que este pruebe que hizo todo lo posible por evitar el daño. Caso similar ocurre con el propietario del vehículo, o con aquella persona que tenga pacto o limitación en relación a la propiedad del vehículo, pudiéndose liberar demostrando que el vehículo estaba en circulación sin su consentimiento.

TERCERO: Que las vías públicas deben ser construídas y mantenerse en perfecto estado para un buen tránsito por ellas, por parte del gobierno y además deben tener una perfecta señalización.

CUARTO: Sancionar drásticamente a aquellas personas que conducen vehículo que observen fallas en las luces, frenos, llantas muy gastadas en vista en que pueden acarrear con mayor facilidad un accidente.

QUINTO: Obligar a los conductores y propietarios de vehículo a instalar en ellos cinturones de seguridad; a los pasajeros indicarles su uso, para así evitar los traumas y mayores consecuencias cuando el automotor se estrella, ya que sin el cinturón, el usuario se volca fuertemente contra el parabrisas o el volante o cualquier otra parte del vehículo. Esto tendría aplicación en forma inicial en el transporte por carreteras y sancionar al conductor en caso de que transporte personas de pie,

SEXTO: Crear escuelas donde se adiestre a las autoridades del tránsito para una mejor aplicación de las normas del tránsito; lo mismo ocurriría en lo relativo a la persona que quiere obtener la licencia, hacerle un examen riguroso sobre aptitudes para el manejo de la clase de vehículo de que se trate y sobre el conocimiento de las normas de tránsito.

SEPTIMO: Obligar a los propietarios o empresas de transporte a llevar en los automotores medicamentos para

aplicar los primeros auxilios en casos de accidentes.

OCTAVO: Aumentar el presupuesto anual para una mejor campaña de señalización y educación de los ocupantes de las vías.

NOVENO: Que el INTRA determine los sistemas de seguros cuya vigencia constituye una inaplazable necesidad

3.3 CAUSAS DEL ACCIDENTE

Como ya hemos visto anteriormente que las causas determinantes del accidente de circulación son: Las vías, la máquina y el hombre ahora entraremos a analizar cada una de estas así:

PRIMERO: Las vías como sabemos son caminos utilizados como medios de unión en las ciudades o entre ellas, y son causas determinantes del accidente de circulación por:

- Mal estado de las vías, correspondiéndole al estado hacer el debido mantenimiento y adecuación para el tránsito. Si el estado no es capaz de mantenerlas en buen estado deberá entregarlas a los particulares por medio de contratos y obligar a estos a que se le dé a la carretera o vía un buen mantenimiento y el usua-

rio deberá pagar un peaje como contraprestación por el uso de la vía.

- Mala señalización de las vías: Esto ocurre con frecuencia sobre todo cuando hay una carretera o puente en construcción • reparación, colocando un letrero que dice: Transite bajo su responsabilidad. Tal situación no debe presentarse, por cuanto que toda persona que conduce un vehículo lo hace bajo su responsabilidad, ese letrero debería indicarle al usuario de esa vía, por donde debe transitar y como debe hacerlo.

- Falta de señalización de las vías: Este caso es abundante en nuestras carreteras, ya que en la mayoría de ellas cuando existen tramos subiendo no se divide en dos la carretera. indicando por medio de un aviso que se prohíbe o es prohibido el adelantarse al otro vehículo.

SEGUNDO: La máquina, es el medio empleado como movilización. se considera como causa de accidente de circulación por lo siguiente:

- El exceso de velocidad sin control de ninguna naturaleza

ción al vehículo que marcha delante de él y así podrían enumerarse muchos casos más que a cada instante se producen por negligencia y la falta de normas.

3.4 DE LA INTERVENCION POLICIVA

Para la verificación del accidente y tomar los datos objetivos, a más de los aspectos técnicos, el allegar las aclaraciones de las personas que intervinieron en el accidente • fueron testigos de este, forman parte indispensable para determinar cuales fueron las causas del accidente las autoridades de policía.

En la práctica nos damos cuenta de la alteración en el diligenciamiento, por lo que aquellas personas que intervienen tratan de anticipar responsabilidad que corresponde determinarla a otro funcionario en posteriores etapas, olvidando que su función es solo la de allegar pruebas y ser imparciales.

EL funcionario que realice esta tarea de investigación debe proceder a cumplir su tarea eficientemente y que debe ser la de:

- Adquirir elementos claves del hecho, reproducción fotográfica o topográfica de la situación que se creó

con el accidente: tomar interrogatorio a los protagonistas y testigos del accidente; hacer un examen minucioso de los daños causados por el accidente a las personas y cosas.

- Hacer un relato en relación al comportamiento de las personas y los vehículos que en forma indirecta o directa han influido en el accidente.

- Hacer un esquema del resultado obtenido de lo comprobado

La autoridad de policía que intervenga debe realizar un examen no solo del lugar donde ocurrió el accidente, sino también de los sitios aledaños al mismo.

Como es natural, la autoridad que llegue primero al lugar de los hechos debe prestar ayuda a las personas heridas, transportándolas al hospital o puesto de emergencia más cercana para que se le apliquen las medidas del caso; dejando indicado en forma precisa el lugar exacto donde quedaron tendidos los heridos después del accidente, la ubicación de los heridos y su aparente naturaleza, si en el accidente hubo muertos, se debe proceder al levantamiento del cadáver conforme a lo establecido por el código de procedimiento penal,

dejando bien anotado el lugar donde fueron encontrados, las heridas observadas y todas las señales que presentan.

Hay que tener en cuenta que la misión principal de la autoridad que interviene en forma inicial en la investigación del caso, es la de dar toda una información completa a la persona que representa a la autoridad competente ya que éste no tuvo la oportunidad de practicar un examen directamente en el lugar de los hechos, para que este pueda hacer un análisis completo y sin llegar a dudas a equivocaciones en un momento dado.

Para realizar esta tarea debe hacerla en una forma objetiva y plena.

Todos los datos que se alleguen deberán basarse en los tres elementos ya estudiados, que son: Los vehículos, las personas y la vía, lo mismo deberá hacerse con cualquier elemento que se encuentre en el lugar del accidente o que haya incidido en el accidente.

En los accidentes de circulación es de mucha importancia tener en cuenta para una buena investigación y si es el caso, en la reconstrucción de los hechos, las fotografías que se tomen en el lugar de los hechos;

UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR
BIBLIOTECA
PATACANCHILLA

así como los testimonios de los testigos que presenciaron el accidente y también de las personas intervinieron en la tragedia.

UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR
BIBLIOTECA
PATACANCHILLA

4. DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN EL TRANSPORTE.

4.1 CONCEPTO DE RESPONSABILIDAD

Jurídicamente responsabilidad significa la capacidad existente en todo sujeto activo de derecho para conocer y aceptar las consecuencias de un hecho realizado libremente. Indica relación entre una persona que es responsable de un hecho ante otra que en principio es la que recibe o sufre un daño.

Lo que nos interesa en este estudio es la responsabilidad jurídica por eso a ella nos limitaremos y la cual trasciende al campo externo del hombre ya que tiene que ver con la vida, la relación del sujeto con el grupo en el cual actúa y por lo tanto tiene repercusiones jurídicas.

La responsabilidad supone la mera capacidad abstracta de responder incluso sin que exista un hecho que motive su realización concreta: Basta que exista la

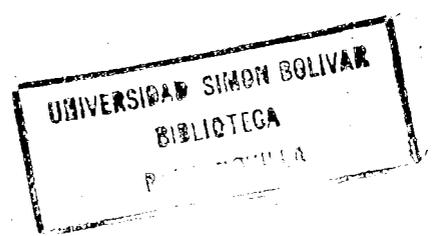
El hecho ilícito es todo lo contrario al anterior, ya que asume una posición contraria al derecho y produce efectos jurídicos.

Si este perjuicio lesiona los intereses de la sociedad entonces encontramos un perjuicio social, la cual surge la noción de responsabilidad penal, aunque éste perjuicio solo esté afectando a una o varias personas determinadas; pero si se lesiona no los intereses jurídicos de esa comunidad, sino los intereses económicos de un particular, entonces nos encontramos frente a la responsabilidad civil.

Pero muchas veces encontramos mezcladas la responsabilidad civil y la penal, ya que se causa un daño individual y a la vez un perjuicio social.

4.2 ELEMENTOS DETERMINANTES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

Como se dijo anteriormente el delito ocasiona un daño público, es decir, lesiona un interés general y colectivo; y a la vez, en la mayoría de los casos aunque no en todos, un daño privado. que es el lesionamiento específico y concreto de un interés individual; por eso cuando se lesiona un interés privado, nace la



responsabilidad jurídica civil.

La jurisprudencia, para que surja la noción de responsabilidad y por tanto la obligación de reparar el daño, ha aceptado la clasificación de los hermanos Mazeau, la cual trae como elementos de la responsabilidad, la culpa, el daño y el nexo de causalidad; pero en éste trabajo cambiaré la culpa por el hecho, ya que este es la causa fundamental de la reparación del daño.

Conceptuemos: La responsabilidad jurídica civil nace cuando se dá un hecho que lesiona un patrimonio ajeno, de artando por lo tanto la necesidad de relacionar el resultado o daño con una conducta o con una acción imputable a un hombre. Es suficiénte, que el resultado se relacione, se impute a un hecho que pueda referirse a una persona, a una cosa animada o inanimada sin que sea necesario la acción o el acto humano directo. Si bien es cierto que el animal o la cosa deben tener realación con una persona humana en la cual se concreta la obligación de indemnizar, ese vinculo es remoto, que no considero vital, para el nacimiento de la responsabilidad, porque el daño no surge de una actividad sicomática directa de la persona, sino del impacto, de la relación inmediata, directa de la

- Que se traduzca en una perdida o merma patrimonial de la persona: Esto nos quiere decir, que para que haya reintegración de un patrimonio es necesario que éste haya sido menoscabado por una acción delictual o culposa, es decir, no habiendo merma patrimonial no hay daño patrimonial.

- Que sea cierto: es decir, que se encuentre plenamente acreditado.

- Que no haya sido reparado: Si el daño es reparado, por la primera persona obligada, por un tercero o por una compañía de seguros, la víctima no puede exigir el pago a otra persona, puesto que ya se reparó el daño causado.

- Que afecte personalmente al demandado: Este aspecto se encuentra reglamentado en el artículo 2342 del código civil, el cual manifiesta que puede pedir la indemnización no solo el que es dueño o poseedor de la cosa sobre la cual ha recaído el daño o su heredero, sino el usufructuario, el habitador, o el usuario, si el daño irroga perjuicio a su derecho de usufructo, habitación o uso, puede también pedir en otros casos, el que tiene la cosa, con obligación de responder de ella, pero solo en ausencia del dueño.

Según la clase de derecho subjetivo que se lesione los daños los podemos clasificar en patrimoniales y extrapatrimoniales, los primeros se encuentran en el comercio y son avaluables y son: La propiedad, la posesión, el usufructo y las servidumbres. El reconocimiento de estos derechos pueden ejercerse mediante las acciones reivindicatorias y posesorias, las cuales al ejecutarse contra la persona causante de la lesión se identifican con la indemnización de perjuicios.

Los derechos extrapatrimoniales están formados por los derechos de la personalidad y existen seis importantes derechos de estos, que son: la vida, la integridad corporal, la salud, la libertad, el nombre y el apellido y el honor, los cuales se encuentran protegidos en nuestra constitución en los artículos 16. 22. 41 y 42,

Tanto los perjuicios causados a los derechos patrimoniales como a los extrapatrimoniales deben ser indemnizados.

En cuanto al nexo causal como elemento para determinar la responsabilidad, empecemos este punto definiendo lo que es causa, así: "Causa es lo que produce un efecto es el antecedente en que se funda la existencia

de una consecuencia".⁴

La relación de causalidad es un elemento de orden externo y de naturaleza objetiva, el que lleva a la imputación física, el cual siempre tiende a determinar si el demandado fue el causante o motor del daño.

El doctor Fernando Hinestroza dice:

"El nexos causal se presume como quiera que se presume que el demandado fue realmente el autor del perjuicio. Es la presunción de autoría.

El demandado es siempre admitido a probar que no fue el autor del daño. El presunto responsable puede probar la causa cierta del daño, romper el aparente vínculo causal y exhibir como el perjuicio reconoce una causa extraña o no imputable a él".⁵

Este requisito está contemplado en el artículo 2341 del código civil, el cual dice:

"El que ha cometido un delito o culpa, que ha in-

⁴ RINCON BONILLA, David. La culpa. Ibagué, Teuis 1945. P. 158

⁵ OP CIT, P. 290.

ferido daño a otro, es obligado a la indemnización ...". Y el artículo 2356 del mismo código dice: "Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por esta".

Con relación al vínculo de causalidad, la corte suprema de justicia sostiene, que;

"Para deducir que la culpa ha sido realmente la causa del perjuicio, se requiere, que ésta relación de causalidad, sea necesaria, sin que un caso de fuermayor pueda hacerla desaparecer. Si se establece que el perjuicio se habría causado aunque esa culpa no se hubiere cometido, no habrá relación de causalidad".

También se presenta el caso de que el perjuicio haya sido causado por varias personas el cual este caso lo reglamenta el artículo 2344 del código civil, así: "Si un delito o culpa ha sido cometido por dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o culpa...".

Los requisitos necesarios para que se dé la relación de causalidad son:

- El acto debe ser causa eficiente del daño.

- para que el acto se le considere como causa del daño debe ser actual o proximo y ser determinante, esto quiere decir que no se tienen en cuenta los actos remotos.

4.3 LAS CAUSAS EXIMENTES EN RELACION CON EL TRANSPORTADOR

Con relación a los eximentes de responsabilidad por parte del transportador, la Jurisprudencia ha aceptado la fuerza mayor y el caso fortuito, siempre y cuando no se deba a culpa del transportador.

estos dos aspectos llamados ajenos lo constituyen como una causa que logicamente rompen el nexo causal y por lo tanto llegan a ser causa de exoneración. Se da cuando la causa del daño no es imputable físicamente al presunto responsable tampoco lo es a un tercero y menos a la víctima. Ocurre, como dicen algunos, por un hecho de nadie. Entonces tenemos que fuerza mayor o caso fortuito, es el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc.

La Corte Suprema de Justicia en armonía con la doctrina se ha pronunciado diciendo que:

"Ningún acontecimiento en sí mismo constituye fuerza mayor o caso fortuito liberatorio con respecto a una determinada obligación contractual. La cuestión de clasificación mecánica de acontecimiento cuando de tal fenómeno jurídico se trata no solo hay que examinar la naturaleza misma del hecho, sino indagar también si este reúne con respecto a la obligación inejecutada, los siguientes caracteres:

- No ser imputable al deudor
- No haber concurrido con una culpa de este, sin la cual no se habría producido el juicio inherente al incumplimiento contractual.
- Ser irresistible, en el sentido de que no haya podido ser impedido y que haya colocado al deudor dominado por el acontecimiento en la imposibilidad absoluta.
- Haber sido imprevisible es decir que no haya sido lo suficiente probable para que el deudor haya debido razonablemente precaverse contra él, aunque por lo demás haya habido con respecto del acontecimiento de que se trate como lo hay con respecto a toda clase de acontecimiento, una posición vaga de realización".⁶

⁶ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, citada por LOPEZ MORALES, Jairo. La Ley. Bogotá Lex. 1981. P. 91

Además de la fuerza mayor y el caso fortuito tenemos también otras causas que limitan o excluyen la culpa del transportador, como son: El hecho de un tercero, o sea que si el suceso que causa el daño es atribuido al hecho culposo de un tercero, el autor material del daño no será responsable solo lo será el tercero; pero si la acción del tercero solo constituye para que se produzca el evento responderán solidariamente.

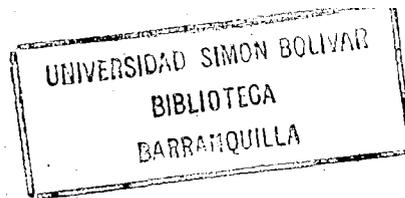
Otra causa que limita la responsabilidad del transportador es el concurso de la víctima del daño, también podemos decir que en este caso hay una cooperación culposa, cuando existe un acuerdo de voluntades en la conducta ilícita de la que proviene el daño, por ejemplo confiarle el manejo del vehículo a una persona que no tiene las condiciones idóneas para conducir. También puede existir un concurso de culpa de varias personas, para lo cual las causas obran en forma independiente, por lo tanto también puede concurrir la culpa del tercero o la de quien ha sufrido el daño.

Históricamente siempre se ha comprendido que no puede responsabilizarse de un daño a quien no lo ha cometido a quien no ha participado en el hecho que lo originó. Siempre se ha admitido que la fuerza

mayor y el caso fortuito son y han sido exonerantes de la responsabilidad tanto penal como civil.

Cuando al perjudicado le corresponde probar la culpa, como sucede en general en el campo de la responsabilidad civil extracontractual con fundamento en la tesis subjetivista, los problemas de fuerza mayor y caso fortuito no son muy complicados porque la prueba por activa de la culpa del causante elimina, de paso las dificultades de probar la fuerza mayor o el caso fortuito.

Los problemas se presentan cuando aparecen las presunciones de culpa o cuando se parte de la tesis objetiva de la responsabilidad y solo puede exonerarse si demuestra fuerza mayor, caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima o de un tercero, tanto el código civil francés como en el colombiano, por tener una tendencia marcadamente subjetivista, es muy poco lo que se regula la fuerza mayor y el caso fortuito y cuando se hace se refiere generalmente al campo de la responsabilidad contractual. Por eso el contenido de esos conceptos en el campo de la responsabilidad civil extracontractual, es mas trabajo de la jurisprudencia y de la doctrina que de las normas vigentes.



4.4 RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y LA ACTIVIDAD TRANSPORTADORA

La actividad transportadora trae consigo una actividad peligrosa y por lo tanto genera una responsabilidad por riesgo.

Tratándose de esta clase de responsabilidad Alicia Franco de Mora y Nelson Mora, dan unas alternativas, y son:

PRIMERO: Para que nazca la responsabilidad civil extracontractual de una empresa transportadora, con base en la calificada como explotación de actividad peligrosa código civil, artículo 2356, es necesario de que se trate de un vehículo de servicio público en explotación por la empresa transportadora y que el automotor, en el momento del accidente, esté siendo explotado comercialmente, en circunstancias distintas, no puede afirmarse que exista responsabilidad civil por la explotación de actividad peligrosa, más si podría haberla por hecho ajeno.

De otra parte, tratándose de empresa que tenga un objeto social distinto de la explotación del transporte terrestre automotor, cuando con un vehículo de talés

empresas se cause el accidente, no podrá alegarse exitosamente por los perjudicados la causal de responsabilidad por hecho ajeno de que tratan los artículos 2347 y 2349 del código civil"⁷.

SEGUNDO: "El propietario del vehículo responderá por la explotación de actividades, cuando el automotor no sea de propiedad de la empresa, sino que está destinado a ésta por un contrato de filiación o mandato y que en el momento del accidente se encontrará cubriendo una ruta u horario autorizado, o también prestando un servicio público y que en los demás casos responderán por el hecho ajeno, si el conductor no es propietario del vehículo y dicho automotor es de servicio público responderá por el hecho propio y si además de ser conductor es propietario responderá también por la explotación de actividad peligrosa"⁸.

De la anterior exposición planteada por la doctora Franco de Mora y Nelson Mora, no comparto para que se de la responsabilidad por explotación de actividad

7

FRANCO DE MORA, Alicia y MORA, Nelson. El accidente automovilario. Bogotá. Temis, 1975. P. 355.

8

IBIDEM, P. 356.

peligrosa cuando exigen como requisito de que se trate de un vehículo de servicio público puesto que quedarían impunes los dueños de vehículos particulares y por lo tanto se alejan de lo preceptuado en el artículo 2356.

En cuanto al comodato, usufructo o arriendo, responderá por los daños causados por el vehículo quien se está beneficiando con este en la misma forma como si fuera su dueño, que en este caso es la empresa transportadora. Pero si los daños causados por el vehículo se deben a la mala calidad o vicio que tenga el automotor, los cuales no eran conocidos por el usuario y debido tenerlo el dueño del automotor o su dependiente y no las hizo saber al usuario a estas le queda libre la acción contra el propietario del vehículo.

4.5 PROCEDIMIENTO PARA ESTABLECER LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR

La técnica investigativa ha sido poco usada en nuestro medio por la inexperiencia y falta de conocimientos de las autoridades encargadas para estos casos, empleando datos objetivos e incompletos, tales como declaraciones desprovistas de toda crítica testimonial

y los peritazgos de los expertos que toman posiciones interesadas en un momento dado; estos procedimientos empleados por nuestras autoridades son puramente de tanteo o al ojo, en vez de emplear un método analítico e inductivo, sobre bases de experiencia y conocimientos que le permitan allegar con precisión los medios de prueba, teniendo en cuenta los tres elementos fundamentales que en conjunto forman el engranaje del hecho, siendo estos la vía pública, el vehículo y el hombre.

En lo que se refiere a la vía es de suma importancia tener en cuenta su estudio, la anchura, uniforme o no de la vía; la forma como se desarrolla la vía, esto tiene que hacerse antes y después del accidente, diciendo si es plana, curva o en rectas; la topografía de los lugares aledaños a la vía, indicando en estos si el accidente ocurrió cerca de alguna casa, montaña, etc. Si existe alguna clase de señales de tránsito en algún trecho aproximado de 200 metros antes y después del accidente; cual es el estado en que se encontraba la vía; señalar con precisión las partes que integran la vía en el lugar del accidente.

En cuanto al testimonio es indispensable tomar las

declaraciones a los implicados en el accidente lo más pronto posible después de los hechos, con el fin de que no acomoden su dicho y así deformar la verdad y si es posible tomar dichas declaraciones en el mismo lugar de los hechos donde ocurrió el accidente, con el fin de confrontarlos con los datos y elementos objetivos existentes. Esas declaraciones de los actores del siniestro son muy importantes cuando no existen testigos presenciales del hecho.

Otro de los elementos fundamentales que forman el engranaje del hecho es el hombre el cual lo llamaremos factor humano, en el que podemos afirmar que existe una categoría de personas no idóneas para manejar un vehículo apesar de no estar afectadas por enfermedades específicas alguna, esa ineptitud se relaciona con desviaciones caracteriológicas o con alteraciones de las funciones sicosensoriales y sicomotoras, las que son fáciles de identificar mediante exámenes psicológicos y sicotécnico, que se realizan a los presuntos implicados.

El examen de las aptitudes para conducir un automotor es muy importante por cuanto se requiere la coordinación de la actividad motora con los diferentes estímulos a los receptores sensoriales de toda per-

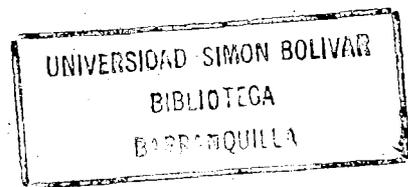
sona.

Para que una persona obtenga un grado propio de conductor seguro es necesario que éste sea prudente, juicioso, reflexivo, tranquilo y principalmente estable, lo cual es muy difícil de obtener si se tiene una preocupación en mente o sea que la persona o el conductor, tengan una situación de tipo familiar por ejemplo; así estas preocupaciones sean temporales, entonces dejará de ser conductor seguro.

Existen una serie de situaciones las cuales son transitorias en la persona que son idoneas para conducir en vehículos, estas son: Cansancio o fatiga, el sueño, el envenenamiento o intoxicación por monóxido de carbono.

Con base a todo lo anterior la autoridad competente hace una reconstrucción de los hechos para así establecer en forma clara y precisa la responsabilidad de la persona que es culpable en el accidente; tratándose de una empresa de transporte se debe seguir el mismo procedimiento para establecer una responsabilidad inicial en el accidente y, si ésta fuere favorable al transportador le quedará a éste la acción libre contra el causante del accidente, pero debien-

do indemnizar en forma inicial al usuario que ha
utilizado sus servicios.



5. LA INDEMNIZACION

5.1 CONCEPTOS.

Indemnizar significa reparar, resarcir, pagar un daño causado como consecuencia del ejercicio de un actividad, que en este caso viene a ser el conducir un vehículo automotor. La obligación también puede reacer en la persona afectada o lesionada con el accidente, por ejemplo, un peatón se tira del andén a la calzada sin mirar, en el momento en que pasa un carro, aquí el obligado a indemnizar o pagar los gastos del peatón y del vehículo es el mismo peatón.

Dcs han sido las formas que se han analizado como pago de la obligación de indemnizar:

PRIMERO: Reparación natural o innatura como comunemente se le llama y consiste en la reintegración, en forma específica o volver las cosas en estado igual o semejante en que estaban si no se hubiere presen-

tado el hecho dañoso.

SEGUNDO: Reparación equivalente o concretamente la indemnización. A través de una suma de dinero se compensa o se resarce el menoscabo sufrido por el daño. pretende restablecer el equilibrio patrimonial si este se encuentra afectado. Esta indemnización se puede hacer en dinero o también hacerse parte en especie. Por eso la doctrina la ha dividido en equivalente dinerario y equivalente no dinerario, cuando se indemniza en dinero y en especie.

En la práctica la reparación natural se da muy pocas veces aunque es posible. En cada caso debe analizarse esa posibilidad, que en principios es preferible a la compensación.

Cuando el daño hace relación a objetos o cosas es posible pensar en esa posibilidad. Pero cuando se trata de daños en las personas es imposible pensar en este sistema.

En el caso colombiano, la casi totalidad de las indemnizaciones se hacen a través del sistema de la reparación equivalente dineraria, es decir, que se traduce en una suma de dinero el monto de los diferentes daños

ocasionados.

5.2 OBJETO

El objeto de la indemnización es la reparación el resarcimiento o pago del daño que se causó por ejercicio de una actividad, en éste caso de una actividad, transportadora.

El causante del daño o el sujeto activo del ilícito es la persona obligada a reparar el daño que causó, pero también podría suceder que la persona causante del daño es un menor de edad entonces tenemos que la persona obligada a reparar los daños son los padres del menor; si es el propietario del vehículo el que causa los daños tenemos que mirar en que estado quedó este, si quedó muerto responden sus herederos o sea quedan con la obligación de reparar el daño causado por el causante.

En cuanto al titular de la indemnización, es decir el lesionado tenemos que tener en cuenta en el estado que quedó como consecuencia del hecho dañoso, si se presenta la muerte tenemos que pueden ejercitar la acción para la respectiva indemnización sus herederos, los cuales entrarían en lugar de la víc-

tima a reclamar los perjuicios causados a sus parientes.

5.3 INDEMNIZACION POR PARTE DE LA EMPRESA

En lo relativo a la indemnización por parte de la empresa se puede sostener que la teoría de la responsabilidad aplicable es la misma aplicable a los patronos o empresas, cuando el hecho o accidente es producido por el personal a su cargo, que para el caso son los conductores o choferes de los vehículos a su cargo, ya que estas entidades actúan proporcionando empleo a personas y la responsabilidad de la empresa resulta por las fallas cometidas por el personal a su cargo, ésto en vista de que el patrón o gerente de la empresa obtiene provecho por la actuación de sus empleados, por lo tanto debe soportar los riesgos de la empresa.

El código civil en su artículo 2347 nos habla de la responsabilidad no solo de las actuaciones propias de una persona sino también de las actuaciones del personal que esté a cargo de otra persona o como dependiente o empleado.

Algunos tratadistas sugieren que en este caso se trata de una responsabilidad objetiva, por cuanto el patrón obligado a pagar los daños causados, prescindiendo

de cualquier culpa, y en razón de los riesgos, por ser esta una actividad peligrosa ejercida por sus empleados en beneficio de la empresa.

En este caso tenemos que la obligación de la empresa o patrono es una simple obligación de antía y esa obligación es pagar al tercer perjudicado el daño causado por su empleado en el ejercicio propio de sus actividades, esto no quiere decir, que el empleado quede exonerado de responsabilidad ya que será responsable en forma directa o indirecta.

En estos eventos, el perjudicado o víctima puede demandar, al patrono o a la empresa, quedándole a ellos según sea el caso, la acción para repertir, del empleado lo pagado, que en estos casos es el conductor a título de indemnización según lo ordene la ley para lo ocurrido.

5.4 INDEMNIZACION POR PARTE DEL SEGURO

El contrato de seguro representa una forma de garantía, porque le garantiza al hombre la conservación y seguridad de sus inversiones, el disfrute de su propiedad y así mismo la transmisión de todo beneficio a su familia.

El seguro tiene una división muy importante que es entre nosotros el seguro social, que está a cargo del estado y, el seguro privado que también es llamado por los tratadistas seguro voluntario.

Según esta división creo que es conveniente que el estado debe hacerse cargo del seguro automoviliario y que debiera ser un seguro social obligatorio, como el seguro social, esto porque aquella persona que sufre un accidente de circulación, ya sea responsable o no, en muchas oportunidades y en estos casos queda en inferioridad en relación con las demás personas para realizar su trabajo. Pero entre nosotros el seguro automoviliario es un seguro netamente comercial ya que está amparado y protegiendo al capitalismo para que no se vea perjudicado o aminorado en su fortuna.

El contrato de seguro tiene dos características que son: Es un contrato indemnizatorio y que es revocable por cualquiera de las partes contratantes en forma individual o sea en forma unilateral. Los elementos esenciales de todo contrato de seguro son: "La designación del interés asegurable, el riesgo asegurable, la prima o precio del seguro y la obli-

gación condicional del seguro"⁹.

También existen otras condiciones en el contrato de seguro como son las de incluir el nombre del tomador, que en algunos casos no es el asegurado, nombre y razón social de las compañías aseguradoras, identificar en forma clara y precisa el bien o persona objeto del seguro; la vigencia del contrato, es decir, la fecha de iniciación y vencimiento del contrato la que debe quedar escrita en éste, el valor asegurado y la forma de pagarlo, la clase de riesgo asegurado.

Según nuestra legislación, no es asegurable el dolo, la culpa grave y los actos meramente potestativos del tomador o beneficiario y si se hace otra clase de estipulación en el contrato no surte efecto alguno.. Tampoco es objeto de seguro el amparar al asegurado contra aquellas sanciones de carácter penal o policivo.

Entraré a lo que nos interesa en el presente trabajo y el cual es el seguro automovilario, el cual comprende la indemnización por parte de la compañía aseguradora, para esto es necesario decir las clases

⁹ DELGADO CALDERON, Sergio. La Culpa Automovilaria. Beta. Medellín 1976. P. 219

de seguros aplicables, ya que cada seguro ampara un riesgo, estos son: Seguro de indemnización de los daños causados al vehículo, seguro contra el hurto del vehículo, seguro contra incendio del vehículo y seguro por daños causados a terceros o de responsabilidad.

El seguro por daño a terceros o de responsabilidad civil comprende la responsabilidad en la que incurra el propietario del vehículo, por los daños que causa el automotor, a los bienes de terceros personas, los cuales pueden ser miembros de su familia o de su servidumbre que no vayan dentro del mismo vehículo en el momento del accidente.

Nuestro código de comercio en su artículo 1172, dice:

"El seguro de responsabilidad impone a cargo del asegurador la obligación de indemnizar los perjuicios patrimoniales que sufra el asegurado con motivo de determinada responsabilidad en que incurra de acuerdo con la ley. Son asegurables la responsabilidad contractual y la extracontractual, con la restricción indicada en el artículo 1055".

El artículo 1128 del mismo código, dice:

"El asegurador responderá, además, aun en exceso de la suma asegurada por los gastos del proceso que el tercero damnificado o sus causahabientes promovean contra el asegurado con las salvedades siguientes:

PRIMERO: Si la responsabilidad proviene de dolo o culpa grave, o está expresamente excluida del contrato de seguro.

SEGUNDO: Si el asegurado afronta el juicio contra orden expresa del asegurador.

TERCERO: Si la condena por los perjuicios ocasionados a la víctima excede la suma que, conforme a los artículos pertinentes de este título, delimita la responsabilidad del asegurador, ésta solo responderá por los gastos del juicio en proporción a la cuota que le corresponda en la indemnización".

La compañía aseguradora no responde a los reclamos del tercero perjudicado cuando la responsabilidad del asegurado provenga del dolo o de la culpa grave. La obligación de reparar el daño causado a un tercero, o sea, la responsabilidad del que causó el daño, siempre tiene como fuente el dolo y la culpa, ya que cuando se habla de responsabilidad civil, siem-

pre hay que pensar en el daño, en el perjuicio que se le cause a una persona y que existe otra que es civilmente responsable y con la obligación de reparar el daño causado. pero el daño tiene que repararlo es la persona que lo causó y no la compañía aseguradora, cuando aquella actuó con dolo o culpa grave, para mi concepto esta es la interpretación que debe darsele al artículo 1128 numeral 1o.

En los accidentes automovilarios, el delito culposo, se imputa a título de negligencia, impericia o violación de reglamentos, para que lo pueda cubrir el seguro. La responsabilidad del asegurador sólo se hace efectiva, cuando el perjudicado o sus causahabientes demanden judicialmente o extrajudicialmente.

Existe contradicción entre el código de comercio y la cláusula que aparece en relación a la responsabilidad civil en la póliza de seguro. Esta diferencia consiste en que el código de comercio en su artículo 1131, habla que la responsabilidad del asegurador, si es que surge del respectivo contrato de seguro, solo podrá hacerse efectiva, cuando el damnificado o sus causahabientes demanden judicialmente o extrajudicialmente la indemnización mientras que en las pólizas de seguros se dice por lo general, que el asegurador

no será o estará obligado a realizar ningún pago mientras no se haya demostrado en juicio la responsabilidad y los perjuicios, cuyas sentencias deben estar ejecutoriadas, es decir extrajudicialmente no se puede imputar responsabilidad, para que haya pago.

El gobierno, ante la eneficacia de los seguros de responsabilidad civil por los daños a terceros, que no son más que seguros de adhesión, ya que el asegurado tiene que aceptar todo lo que el asegurador estipula en sus contratos, creó el seguro automovilario obligatorio, en el cual se garantiza la indemnización por accidente automovilario en forma independiente de investigación de culpabilidad o responsabilidad, o sea, que solo se demuestra ante la compañía de seguro la ocurrencia del siniestro para que pague la indemnización correspondiente.

Para esto, se expidió el Decreto número 1285 de julio 7 de 1973, el cual en su artículo primero, dice: "las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor por carretera, tendrán la obligación de tomar un seguro de accidentes personales para sus pasajeros de acuerdo con las reglas del presente Decreto".

El seguro se tomará para que cubra los riesgos mínimos siguientes: Muerte, incapacidad total permanente, desmembraciones, incapacidad total temporal, incapacidad parcial permanente, incapacidad parcial temporal y gastos médicos, clínicos, quirúrgicos y de drogas.

También este Decreto establece que los propietarios de vehículos automotres terrestre o quienes tengan su posesión, tomarán un seguro que cubra la responsabilidad civil extracontractual por daños a terceros dentro del cual ampare los siguientes riesgos: Daños a una persona, daños a una cosa, daños a dos o más cosas del mismo o distinto dueño, daños a más de una persona, daños a una persona y a cosas conjuntamente, gastos médicos, clínicos, quirúrgicos y de drogas.

Este decreto ampara dos seguros que es el de los pasajeros y el de la responsabilidad civil extracontractual por daño a terceros, El monto mínimo de los seguros de accidentes personales de pasajeros y de responsabilidad civil extracontractual serán determinados, considerando los riesgos establecidos, por la Junta Directiva del Instituto Nacional del Transporte. En todo caso, los montos no podrán pasar de cincuenta mil pesos para cada riesgo indivi-

dualmente considerado.

5.5 INDEMNIZACION POR PARTE DEL CONDUCTOR

Antes de la expedición del Decreto 1285 de 1973, toda la indemnización tenía que pagarla el propietario del vehículo automotor, puesto que las compañías de seguros evadían responsabilidad y que solo pagaban cuando se demostraba en juicio la culpa, ahora no, basta que se demuestre extrajudicial o judicialmente el hecho para que el asegurador cancele el valor de la indemnización.

Lo único que en ningún momento es asegurable es el dolor o la pena que merece el autor del daño, por lo tanto estos son los casos en la cual el propietario está en la obligación de pagar el valor de la indemnización.

Cuando nos referimos a la indemnización por parte del conductor, no hacemos alusión al conductor propietario y que es la persona llamada a responder a primera vista, o sea en el momento del accidente, después vendrán los juicios para establecer la responsabilidad si se encuentra asegurado o no, si hubo culpa grave o dolosa, si lleva un empleado como conductor, en fin en el proceso se es-

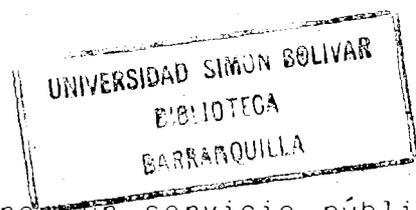
tablecerá toda esta clase de detalles.

En los casos de dolo, mandato superior, el seguro cancela el valor de la indemnización a los terceros perjudicados o damnificados, puede después repetir contra el asegurado para que éste le cancele lo pagado, ya que estos no lo consideran como riesgos amparados.

CONCLUSION

De todo lo expuesto, encontramos el escaso control del estado en la prestación del servicio público de transporte, debido a la incapacidad de éste para prestarlo, por lo tanto ha tenido que delegar en los particulares esta prestación del servicio de transporte, dandonos cuenta que los particulares lo prestan en forma exigua e ineficaz.

El transporte además de ser un servicio público es una actividad industrial y por ello el gobierno debería exigir a esos particulares que prestan el servicio, una renovación permanente del parque automotor destinado a prestar ese servicio, por cuanto en las calles se encuentra en su mayoría vehículos en desuso que en cierta forma contaminan el ambiente; esto por la lógica razón, de que el transporte es una actividad industrial que permite a esos empresarios obtener utilidades que requieren de un fondo especial para renovar el parque automotor dentro de un período



considerable y así poder mantener un servicio público de transporte eficaz y responsable.

Además si en nuestro país se aplicaran los métodos expuestos en este trabajo para establecer la responsabilidad del transportador y no sólo de este sino el que conduce el vehículo automotor, se haría más efectiva y eficaz la obligación de reparar el daño causado por el accidente de tránsito, poniendo en práctica para actividades peligrosas, la teoría del riesgo, o responsabilidad objetiva llamada también responsabilidad sin culpa, en la cual es suficiente que se produzca un daño para que nazca la obligación de repararlo, pero, resulta que en nuestro medio, primero se tiene que probar extraproceso y dentro del proceso ordinario ese daño causado y en muchos casos la urgencia de instaurar un proceso por la vía ejecutiva tomando como base el fallo del proceso ordinario para que le paguen los daños causados al usuario o al tercero perjudicado.

Como soluciones al problema de la prestación del servicio público de transporte podemos sugerir las siguientes:

- Educación adecuada a las autoridades de transporte y tránsito y de la policía nacional, para obtener

una mejor eficacia en el cumplimiento de su deber.

- Enseñar las técnicas empleados a las autoridades anteriormente citadas, para poder realizar una mejor investigación y reconstrucción de los hechos.

-Adecuar salarialmente a las autoridades encargadas de esta tarea, con el fin de evitar el soborno.

- Derrumbar el clientelismo político que se presenta en nuestro medio, ya que la persona nombrada para un cargo de estos no son lo suficientemente aptas para desempeñarlo, sino que llega al puesto por recomendación de un padrino político.

Crear el seguro obligatorio por responsabilidades civil extracontractual o daños a terceros para todos los vehículos que circulen en el país.

- Que la empresa transportadora, practique una revisión periódica al parque automotor existente.

- Ampliar en nuestra legislación la teoría del riesgo creado por tratarse el transporte de una actividad peligrosa.

BIBLIOGRAFIA

DICCIONARIO ECICLOPEDICO, Salvato Universal, Salvat S.A.

CASTRO, José Félix. Código Nacional de Transporte y Tránsito. Colombia.

HINESTROZA, Fernando. Conferencia de Obligaciones Bogotá, Externado de Colombia, 1955.

MONTOYA GOMEZ, Mario. La Responsabilidad Extracontractual, Bogotá Temis, 1977.

ORTEGA TORRES, Jorge. Código Nacional de Policía, Temis Bogotá, 1980.

-----, Código de Comercio, Temis. Bogotá. 1980.

-----, Código Civil. Temis Bogtá. 1979.

ROJAS ARRELAEZ, Gabriel. El Espíritu del Derecho Adminsitrativo, Temis Bogotá 1972.

UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR
BIBLIOTECA
DABRANQUILLA