

ACCIDENTE DE TRABAJO – ELEMENTOS: No es suficiente demostrar el daño a la integridad o a la salud del trabajador, con ocasión o como consecuencia del trabajo, más la negligencia o culpa del empleador, sino la relación de causa-efecto entre uno y otro elemento.

ACCIDENTE DE TRABAJO - CARGA DE LA PRUEBA: Le corresponde al trabajador demostrar la culpa del empleador en el accidente laboral.

ACCIDENTE DE TRABAJO - INDEMNIZACIÓN PLENA DE PERJUICIOS: Se encuentra ligada a la responsabilidad subjetiva del empleador, suficientemente comprobada.

ACCIDENTE DE TRABAJO - INDEMNIZACIÓN PLENA DE PERJUICIOS: No procede.

(...) el órgano de cierre jurisdiccional, sobre la noción de culpa patronal en la ocurrencia de un accidente de trabajo consideró que la responsabilidad que conlleva la indemnización ordinaria y total de perjuicios tiene una naturaleza subjetiva, que amerita además de la demostración del daño a la integridad o a la salud del trabajador con ocasión o como consecuencia del trabajo, la prueba del incumplimiento del empleador a los deberes de protección y seguridad que de modo general le corresponden (...)

(...) los contornos del nefasto acontecimiento apuntan que el mismo se gestó en el comportamiento que asumió el señor Segundo Eliceo Pantoja España, de modo que de aceptar sin beneficio de inventario que la parte demandada fue negligente al divorciarse del alistamiento del vehículo, el acervo probatorio examinado en su conjunto ilustra claramente que ese descuido del empleador para nada edificó la causa eficiente en el despliegue del accidente de trabajo, descartándose de contera la concurrencia de culpas.

El interrogatorio absuelto por el señor Pantoja España sepulta cualquier dubitación, en el sentido que el accidente se pudo evitar transbordando el viaje al arribar al Municipio de Pitalito (Huila), sin embargo, no lo hizo a pesar que era consciente del daño que había detectado en el sistema de frenos del rodante en cuanto dejó sentado en su versión que se había reventado el freno de seguridad. Es más, sin ambages indicó que sabía que podía causarse el accidente y lo que es peor, confiesa que la suspensión del freno la hizo él, sin estar autorizado y tampoco se lo hizo saber a la empresa, matizando que esta última estaba en incapacidad de tomar correctivos precisamente porque desconocía la contingencia. Y el pretexto que entrega el señor Pantoja para soslayar, comunicar a la empleadora el percance, esto es, poner en duda que la empresa lo auxiliaría, no es de recibo para el Tribunal, por el contrario, esa conducta impropia quebranta frontalmente la obligación especial del trabajador contemplada en el numeral 5º del artículo 58 del CST, al puntualizar "*Comunicar oportunamente al empleador las observaciones que estime conducentes a evitarle daños y perjuicios*". (...)

(...) no existen motivos atendibles para irrogar condena al amparo del artículo 216 del CST, a la parte demandada, en la medida que no se estructura en cabeza del empleador el elemento subjetivo exigido en este dispositivo (...)



Tribunal Superior del Distrito Judicial de Pasto
Sala Laboral

Magistrado Ponente:
Luis Eduardo Angel Alfaro

Mayo diez (10) de dos mil veintidós (2022)

Clase de proceso:	Ordinario Laboral
Radicación:	520013105003-2020-00262-01 (451)
Juzgado de primera instancia:	Tercero Laboral del Circuito de Pasto
Demandantes:	-Segundo Eliceo Pantoja España -Lidia Eugenia Botina Díaz -María Rosa Alejandrina España De Pantoja - Carmen Omayra Pantoja España -Álvaro Juvencio Pantoja España
Demandados:	-Cooperativa De Transportadores de Putumayo Limitada –Cootransmayo Ltda. -María Irma Arboleda Rodríguez
Asunto:	Resuelve apelación.

I. ASUNTO

En obediencia al artículo 15 del Decreto Legislativo 806 de 2020, la Sala profiere sentencia escrita que resuelve los recursos de apelación interpuestos

por el apoderado judicial de la parte demandante, y por las apoderadas de los demandados Cootransmayo Ltda., y María Irma Arboleda Rodríguez contra la sentencia dictada el 7 de octubre de 2021 por el Juzgado Tercero Laboral del Circuito de Pasto.

II. ANTECEDENTES

1. Pretensiones de la demanda

Los demandantes llamaron a juicio a la COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUTUMAYO LIMITADA – COOTRANSMAYO LTDA y la señora MARIA IRMA ARBOLEDA RODRIGUEZ., para que se declare i) la existencia del contrato de trabajo entre el señor Segundo Eliceo España y la Cooperativa de Transportadores de Putumayo Limitada “Cootransmayo”, entre el 11 de octubre y el 2015 hasta el 26 de octubre del 2017; ii) que la empresa demandada es responsable por culpa patronal en el accidente de trabajo que sufrió el señor Segundo Eliceo Pantoja España, el día 26 de octubre de 2017.

Como consecuencia de lo anterior, procuran que se condene a la mencionada convocada y solidariamente a MARIA IRMA ARBOLEDA RODRIGUEZ, al pago indexado de perjuicios materiales (daño emergente y lucro cesante consolidado y futuro), morales objetivados y subjetivados, además fisiológicos o de vida en relación, conforme lo establecido en el artículo 216 del CST y las costas procesales.

2. Hechos.

Los hechos con relevancia jurídica en los que el extremo activo apoya las anteriores pretensiones se contraen a los siguientes:

Que el 11 de octubre del 2015 el señor Segundo Eliceo Pantoja España fue vinculado como trabajador de la empresa Cootransmayo para desempeñar el cargo de conductor, devengando el SMLMV; que el 25 de octubre del 2017 se le ordenó el despacho del vehículo tipo bus de placa TFO-998 en la ruta Puerto Asís – Cali, y fue asignado como conductor junto con Luis Hernando Escobar; que a la altura del kilómetro 34 + 250 metros en la vía San José de Isnos, Vereda Galaguala, sufrieron un accidente en el que resultaron cuatro personas fallecidas y varias lesionadas, entre ellas Segundo Eliceo Pantoja España, quien fue trasladado de urgencia a la Clínica Santa Gracia de Popayán. Indica que a causa del accidente resultó con politraumatismo severo con varias contusiones pulmonares, hematomas, fractura de pelvis, fractura de fémur, fractura vertebral, fragmento ocio en el canal medular y fracturas costales múltiples, entre otras, siendo intervenido quirúrgicamente para la recuperación de su salud.

Se afirma que el 24 de septiembre del 2020, la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Bogotá emitió dictamen de calificación de Segundo Eliceo Pantoja, con un porcentaje del 62.26% de PCL generada por accidente laboral. Que de acuerdo con el informe policial y el análisis técnico efectuado por el Profesional de automotores, vinculado con la Policía Nacional se evidenció en el sistema de frenos un uso excesivo y la fuerza no estaba siendo distribuida de manera uniforme entre las cámaras de freno, debido a que una de las campanas presentaban grietas, generando que el frenado no fuese óptimo, constituyendo falta de pericia y prudencia en la conducción del vehículo por parte del señor Luis Hernando Escobar Melo .

Se expone que el 8 de mayo del 2019 la Fiscalía Segunda Sección de Popayán presentó escrito de acusación contra de Luis Fernando Escobar Melo por el

posible delito de homicidio culposo, como consecuencia del accidente de tránsito. Que debido al accidente de tránsito y las consecuentes lesiones padecidas, se vieron muy afectadas sus actividades laborales y disminuidas las ayudas que le proporcionaba a su familia, generando pérdida del sustento diario, sufrimiento, dolor y congoja a todo el núcleo familiar.

3. Contestación de la demanda.

De COOTRANSMAYO.

Se opone parcialmente a las pretensiones. Acepta lo atinente a la existencia del contrato de trabajo con el señor Pantoja España. Sostiene que el accidente de tránsito obedeció a un caso fortuito (emite su apreciación al respecto) y por ello no admite la pretendida culpa patronal, ni los perjuicios alegados por la contraparte. Alega en su defensa que la empresa ha cumplido con todos los requisitos de ley para la actividad de la conducción de vehículos de servicio público de pasajeros y que el accidente de tránsito no le fue imputado a la empresa, ni al propietario del vehículo, que en el mismo operó culpa exclusiva de la víctima, en este caso de Segundo Eliceo Pantoja España porque manipuló el sistema de frenos del vehículo, ocasionando dicho accidente. Indica que el grupo familiar del demandante no reside con él en Puerto Asís, que parte de la familia vive en el municipio de Colón. Propuso las excepciones de: Cobro de lo no debido por carencia de nexo causal – ausencia de responsabilidad patronal- ausencia de culpa suficiente comprobada del empleador, existencia de una causal eximente de responsabilidad-fuerza mayor, inexistencia de prueba que conlleve la acreditación de la culpa suficiente comprobada como presupuesto para endilgar responsabilidad, principio de buena fe.

De MARÍA IRMA ARBOLEDA RODRÍGUEZ.

Se opone a las pretensiones de la demanda; en cuanto a los hechos aceptó unos e indicó que no le constan. Reconoció lo concerniente a la vinculación laboral de Segundo Eliceo Pantoja, el cargo desempeñado y funciones desempeñadas por este, también ser la propietaria del vehículo, la existencia del accidente de trabajo de origen laboral, y los hechos que generaron este accidente; empero, niega tener responsabilidad en el mismo, arguyendo que fue un caso fortuito imposible de evitar por el empleador y atribuye la culpa al trabajador por la manipulación indebida del sistema de frenos del vehículo. Formuló excepciones de: Falta de legitimación en la causa por pasiva, excepción al principio in vigilando o in iligendo, inexistencia de nexo causal entre la actuación u omisión del empleador y el daño ocasionado a los demandantes, inexistencia de culpa suficiente comprobada en cabeza del empleador.

4. Decisión de primera instancia.

El Juzgado Tercero Laboral del Circuito de Pasto - Nariño, mediante fallo del 7 de octubre del 2021, declaró: i) La existencia del contrato de trabajo entre el señor Segundo Eliceo Pantoja España y Cootransmayo LTDA., con extremos entre octubre 11 de 2015 y octubre 25 de 2017; ii) Que esta empresa, es responsable por culpa patronal por el accidente de trabajo sufrido por el trabajador; iii) No probadas las excepciones de fondo propuestas por la parte demandada.

En consecuencia, condenó a Cootransmayo LTDA., y solidariamente a la demandada María Irma Pantoja España a pagar: A favor de Segundo Eliceo Pantoja España, por lucro cesante futuro la suma de \$52.755.408,00, por lucro cesante consolidado \$15.515.551, por perjuicios morales \$25.820.095,00 y por

daño de vida en relación, \$25.820.095,00; y a favor de Lidia Eugenia Botina Díaz la suma de \$25.820.095,00, por concepto de perjuicios morales. Además, a pagar las costas del proceso. Absolvió a la pasiva de las pretensiones indemnizatorias solicitadas por María Rosa Alejandrina Botina Díaz, Carmen Omaira y Álvaro Juvencio Pantoja España.

Como fundamento de esta decisión, previno estar por fuera del debate probatorio la conformación del núcleo familiar de Segundo Eliceo Pantoja España, la existencia del contrato de trabajo desde el 11 de octubre del 2015 hasta el 25 de octubre de 2017 fecha del accidente, el salario, la ocurrencia del accidente de trabajo el 25 de octubre del 2017 en el vehículo de placas TFO-998 en la ruta Puerto Asís – Cali, conducido al momento del accidente por Luis Hernando Escobar Melo. Confirió valor probatorio al croquis del accidente y al dictamen pericial emitido por la Policía Nacional, por no haber sido tachado y aceptados por la pasiva.

Igualmente, destacó que no fue materia de controversia las afectaciones en la salud como consecuencias del accidente sufridas por el señor Pantoja España, tampoco el dictamen de la Junta de Calificación de Invalidez de la Regional Bogotá, que estableció una PCL del 62.26% de origen laboral.

Precisado lo anterior, al abordar el estudio de la culpa imputable al empleador Cootransmayo Ltda., previa disertación sobre la normatividad que regula la materia, definiciones del accidentes laborales y la responsabilidad plena y la reparación de perjuicios concluyó que, el vehículo presentó daño en el sistema de frenos, que no se demostró que la empresa haya sido diligente en el momento de la revisión técnica antes de iniciar el viaje, por tanto, no cumplió estrictamente con la protección y prevención frente a la parte técnica del rodante; por lo que da por demostrada la negligencia de la empresa por omisión en los procedimientos y en la logística alusiva a la revisión técnica del vehículo antes del despacho del viaje en el cual ocurrió el accidente, además,

que no existía para entonces en el año 2017 persona vinculada directamente con la empresa para que hiciera esa revisión posterior a la intervención correctiva que ocurrió en el vehículo, por ello, al tratarse de una actividad peligrosa las medidas que debe tomar el empleador han de ser máximas para evitar la ocurrencia de accidentes.

No obstante, precisa que, en este evento, también hubo un actuar negligente del trabajador, dado que debió avisar a la empresa a efectos que decidiera lo que debían hacerse frente al vehículo que tenía la falla en sus frenos, lo cual omitió, interviniendo el vehículo, siendo probable que esto haya sido una causa del accidente, pero no es contundente, puesto que no existe prueba técnica indicativa que efectivamente el siniestro se derivara de tal intervención en los frenos. En consecuencia, señaló que las condenas contra la empresa y la propietaria del vehículo, las tasaba únicamente en el 50% frente a la liquidación realizada por el juzgado.

Estimó que la situación de salud del señor Segundo Eliceo Pantoja, afecta a su compañera permanente, que es la persona que está viviendo con él, la que debe cuidarlo y atenderlo. No encontró probado perjuicio directo respecto de los hermanos y la madre de demandante.

5. La apelación.

Contra la anterior decisión se revelaron las partes, exponiendo como fundamento de inconformidad lo siguiente:

La parte demandante.

Discrepa de la tasación de perjuicios y la exclusión de María Rosa Alejandrina España, Carmen Omayra Pantoja España y Álvaro Juvencio Pantoja España.

Frente al primer punto, aduce que está en desacuerdo con la reducción de los perjuicios por concurrencia de culpas, porque se logró establecer la responsabilidad plena del daño respecto las omisiones en que incurrió la empresa, que corresponden a la indebida verificación del parque automotor respecto a los mantenimientos y a las reparaciones mecánicas que se debía hacer previo al despacho del personal que estaba transportando. Que quedó en claro que al momento del accidente iba conduciendo Luis Hernando, actuando en nombre del empleador. Igualmente, quedó establecido un nexo causal entre el uso excesivo del sistema de freno y el accidente, así mismo que son dos sistemas diferentes y el que intervino Segundo Eliceo corresponde al freno de parqueo, operable exclusivamente cuando el vehículo este estacionado, para generar estabilidad y no se mueva, lo que no afecta absolutamente en nada el funcionamiento del sistema de frenado de pedal porque no tienen ninguna relación directa.

Sostiene que, no existe relación entre la suspensión de la manguera amarrada con un lazo y el sistema de freno de pedal, por tanto, la omisión del cumplimiento de las tareas obedece a una falla en el sistema de frenos, que corresponde a una responsabilidad plena por quien en ese momento estaba efectuando la conducción y de la empresa transportadora, quién era la guardiana del vehículo como tal por lo que, a ésta le asiste responsabilidad plena de perjuicios y que no debe ser reducida.

En cuanto a lo no inclusión de María Rosa, Carmen Omayra y Álvaro Juvencio. Madre y hermanos del lesionado, afirma que existe prueba del parentesco; que hay una prueba testimonial que habló de la cercanía, el dolor y sufrimiento que se causó, así sea de manera somera o esporádica, que, si bien no es contundente, si es un indicio de afectación, además que el principio de la presunción del daño moral, reconocido por la jurisprudencia no fue desvirtuado. Por lo anterior, pide incluir en la condena a estas personas.

La parte demandada Cootransmayo.

Deprecia absolución de todas las condenas, con tal propósito arguye que no acepta que se dé por acreditada la culpa del empleador, que contrario a lo expuesto por la A quo, la empresa ha dado cabal cumplimiento a la resolución 315 del 6 de febrero de 2013; que quedó probado en el proceso que cumple con la revisión técnico mecánica y la revisión del mantenimiento de los vehículos que pueden ser contratadas por el propietario. Que en este caso, el vehículo fue llevado por su propietaria, a un taller para las intervenciones correctivas, que las validaciones de las reparaciones realizadas corresponden a la empresa; Esgrime que el juzgado echa de menos que la empresa contaba con centros autorizados para hacer la validación de las reparaciones, enfatizando que documentalmente se encuentra acreditado que la empresa tenía y tiene contratos con talleres autorizados, que el rodante de placas TFO – 998 fue llevado al Servicio Autorizado el taller FULLCAR donde el jefe de taller Juan Carlos Gálvez y el ingeniero mecánico Charles Darwin Lozada, hicieron la respectiva revisión, y al inspeccionarlo determinaron que no tenía ninguna regularidad ni falla para el funcionamiento. Agrega que con la prueba testimonial del jefe de rodamientos, quedó probado que la empresa hacía el alistamiento diario de cada vehículo dentro del periodo comprendido entre el último despacho del día y el primero del día siguiente; además, cumplió con todos los protocolos establecidos en la resolución 315, advirtiendo que en ninguna parte dice que la persona que realiza el protocolo de alistamiento tenga que ser un ingeniero, lo que dice es debe hacerlo personal diferente de sus conductores. Destaca la importancia de tener en cuenta la actitud imprudente y negligente del demandante, porque con la vasta experiencia que tiene, sabiendo que cuando se presenta una falla debe parar el vehículo informar y transbordar a los pasajeros, no lo hizo; que el señor Farid testigo directo, como pasajero dio cuenta que entre la vía entre Bruselas y Pitalito se presentó falla, aquel descendió del vehículo, incluso él le alumbró con su

celular y que así prosiguió el viaje, asumiendo una actitud irresponsable y negligente, pues teniendo presente que estaba a 20 minutos de la taquilla de Pitalito debió llegar a ese lugar trasbordar el vehículo e informar a la empresa, pero no fue así, decidió dejar a la suerte su vida y a de los pasajeros incluso la del otro conductor y proseguir con el viaje, por lo que es clara su responsabilidad en la ocurrencia de estos hechos.

Con respecto a la exclusión de la condena de otros demandantes, considera que efectivamente brillo por su ausencia en este debate probatorio prueba de perjuicios que se hayan causado a la madre y a los hermanos del demandante.

María Irma Arboleda Rodríguez:

Cuestiona la valoración probatoria de las pruebas testimoniales de las que claramente se puede inferir la negligencia del actor y la imposibilidad de los demandados de prever que el conductor actuaría de forma errada en la manipulación no autorizada de los frenos; además, que no se tuvo en cuenta la confesión realizada por Segundo Eliceo, quien dijo que personalmente manipuló los frenos sin autorización y sin siquiera dar aviso al empleador, por tanto, llama la atención que la A quo diga que no está probada tal manipulación de los frenos.

Sostiene que es improcedente atribuir la responsabilidad a la empresa y a la propietaria del vehículo cuando no contaban con información que el vehículo tenía problemas mecánicos, lo que hace imposible exigirles un comportamiento determinado. Precisa que el vehículo cumplió con la carga legal impuesta por el Ministerio de Transporte, como es la revisión bimestral, la que en este caso, se realizó en los primeros días del mes de octubre y que el rodante contaba con las condiciones acordes para su circulación; por lo que ante el daño presentado después de la revisión, era deber del conductor informar a la empresa o la propietaria del vehículo para que se tomen los

correctivos necesarios. Alega que no se puede exonerar de responsabilidad al demandante, en cuanto tuvo un comportamiento negligente al manipular los frenos y omitir reportar el inconveniente a la empresa, respecto de la cual, la A quo sostuvo que el actor no probó cual fue su actuar negligente o el incumplimiento en la labor de seguridad, que por el contrario claramente indicó que ninguno de los demandados tuvo injerencia en el fatal suceso, pero dio por probado que aquel intervino a nombre propio en el sistema de freno, por lo que es directamente el responsable del siniestro y su actuar negligente no puede obligar al empleador a responder por las consecuencias del mismo. Con fundamento en lo anterior y apoyo en el artículo 216 del CST afirma que claramente se establece la inexistencia de una culpa suficientemente comprobada.

6. Trámite de segunda instancia

De conformidad con las previsiones del numeral primero del artículo 15 del Decreto 806 de 2020, la parte demandante, los demandados y el Ministerio Público, hicieron uso de este derecho.

La parte demandante, sostiene que, el accidente de trabajo que sufrió Segundo Eliceo Pantoja España, el cual le generó graves lesiones que afectan su salud física y mental se debe a la culpa de los demandados, porque contribuyeron de manera directa en la generación daño; que, del material probatorio que reposa en el expediente, se extracta que dicho accidente obedeció a la negligencia y omisión en la adopción de medidas que garantizarán un ambiente laboral seguro. Más adelante dice que, pese a presentarse una concurrencia de culpas entre empleador y trabajador, ello no exonera al primero del pago de la indemnización plena de perjuicios, de conformidad a lo establecido en el artículo 216 del Código Sustantivo del Trabajo. Insiste en que la condena cobije a todos los demandantes, bajo el argumento que ha padecido afectación moral y psicológica, que han sufrido en

gran manera por la afectación psicofísica de su ser querido, dado los estrechos vínculos existentes de unión, afecto y cariño, por lo cual solicita que la sentencia de primera instancia sea modificada indemnizándolos a todos.

Las llamadas a juicio se ratificaron en los argumentos de defensa y del recurso interpuesto, insistiendo de manera homogénea con extensos fundamentos facticos y probatorios, que cumplieron con todas las previsiones necesarias y reguladas en la ley respecto de la revisión y el mantenimiento del vehículo accidentado y que debe endilgarse total responsabilidad al actor por haber incurrido en conducta negligente e imprudente en la manipulación de los frenos y la omisión de comunicar a la empresa el problema que tenía el rodante.

El Ministerio Público, previo análisis del caso concreto, sostiene que la valoración probatoria realizada en primera instancia es acertada, porque las pruebas recaudadas efectivamente dan cuenta fallo en los procedimientos y controles exigidos en la norma para la operación de este tipo de actividades, lo que conllevó a que se asumiera un riesgo en la ocurrencia del accidente con las consecuencias conocidas. Sin embargo, subraya que el proceder imprudente del trabajador constituye culpa, y aflora negligencia de su parte al omitir informar a la empresa de la situación o novedad presentada según el protocolo, omitiendo detener el recorrido del vehículo, además que, no reportó para la correspondiente validación, el mantenimiento correctivo realizado entre el 23 y 24 de octubre de 2017, razón por la cual concluye que existe concurrencia de culpas, lo cual, permite la reducción de la condena en su contra.

Respecto de los perjuicios que reclama la parte activa para los demás demandantes, señala que el parentesco de las personas reclamantes está acreditado con los registros civiles de nacimiento, sin embargo, la incidencia del suceso en la esfera de los sentimientos íntimos de aquellos se quedó

huérfana de prueba, sin que el mismo sea presumible como lo pretende la parte apelante, razón por la cual la decisión absolutoria es acertada.

III. CONSIDERACIONES

1. Consonancia

Con arreglo al artículo 35 de la Ley 712 de 2001, la decisión que resuelva la apelación de sentencia deberá sujetarse a los puntos objeto del recurso. En consecuencia, nos plegaremos a la materia controvertida en el disenso.

3. Problemas jurídicos

Teniendo en cuenta los argumentos expuestos por los recurrentes, el problema jurídico se circunscribe en determinar:

¿Existen elementos de juicios para establecer la existencia de culpa suficientemente comprobada del empleador, o si hubo de culpa concurrente entre éste y el trabajador accidentado?

¿Debió la A quo extender la condena por indemnización plena de perjuicios a favor de la madre y hermanos del demandante?

3. Repuesta a estos planteamientos.

Es de precisar, que por no ser objeto de controversia queda por fuera de cualquier discusión en esta instancia, la existencia de la relación laboral que unió a la empresa Cootransmayo Ltda. y del accidente de trabajo.

Precisado lo anterior, previo a dar respuesta al primer problema jurídico,

importa memorar que la indemnización plena de perjuicios, estatuida en el artículo 216 del CST, pretende el resarcimiento del daño que se origina por razón o con ocasión del trabajo, ya sea por un accidente o enfermedad laboral, pero cuya ocurrencia se encuentra ligada a la responsabilidad subjetiva del empleador, suficientemente comprobada.

La Ley 1562 de 2012 (Sistema General de Riesgos Laborales) en su artículo 3º nos define accidente de trabajo como todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte.

La jurisprudencia especializada ha decantado que: *"...no es suficiente demostrar el daño a la integridad o a la salud del trabajador, con ocasión o como consecuencia del trabajo, más la negligencia o culpa del empleador, sino la relación de causa-efecto entre uno y otro elemento, toda vez que «nadie está obligado a resarcir un daño sino cuando ha dado causa o contribuido a él»¹*

Y reiteradamente ha dicho sobre la culpa suficientemente comprobada del empleador, *"...la misma corresponde acreditarla a la víctima o quien la alega, por lo menos, en grado leve y de cara a los deberes de protección y seguridad que le asisten al empleador respecto de sus trabajadores; no obstante, si la culpa deviene de un actuar omisivo, basta con especificar dicha desidia para que la carga de la prueba se traslade al empleador a fin de que sea este quien acredite su obrar diligente"²*

Ahora, con la finalidad de determinar el nexo causal entre el accidente de trabajo y la culpa atribuible al empleador, debe tenerse en cuenta que el artículo 56 del C. S. del T. prevé que: *"De modo general, incumben al empleador obligaciones de protección y seguridad para con los trabajadores..."*.

¹ CSJ SL 14420-2014

² Ver sentencias CSJ SL 1871-2021 y CSJ SL 2594-2021

De vieja data ha dicho la Corte³ que “...*, la prueba del mero incumplimiento en la ‘diligencia o cuidado ordinario o mediano’ que debe desplegar el empleador en la administración de sus negocios, para estos casos, en la observancia de los deberes de protección y seguridad que debe a sus trabajadores, es prueba suficiente de su culpa en el infortunio laboral y, por ende, de la responsabilidad de que aquí se habla, en consecuencia, de la obligación de indemnizar total y ordinariamente los perjuicios irrogados al trabajador”*

En este pronunciamiento el órgano de cierre jurisdiccional, sobre la noción de culpa patronal en la ocurrencia de un accidente de trabajo consideró que la responsabilidad que conlleva la indemnización ordinaria y total de perjuicios tiene una naturaleza subjetiva, que amerita además de la demostración del daño a la integridad o a la salud del trabajador con ocasión o como consecuencia del trabajo, la prueba del incumplimiento del empleador a los deberes de protección y seguridad que de modo general le corresponden, pero advierte que el empleador frente a su trabajador tiene unos deberes de protección y seguridad, los que a su vez le demandan tomar las medidas adecuadas, atendiendo las condiciones generales y especiales del trabajo, tendientes a evitar que aquél sufra menoscabo de su salud o integridad a causa de los riesgos del trabajo. Cuando ello no ocurre así, esto es, cuando se incumplen culposamente estos deberes que surgen del contrato de trabajo, emerge la responsabilidad del empleador de indemnizar ordinaria y totalmente al trabajador frente a los daños causados.

Cabe anotar, que la carga de demostrar la culpa del empleador en el accidente laboral, le corresponde al trabajador; es decir, “probar el supuesto de hecho de la culpa”, causa de la responsabilidad ordinaria y plena de perjuicios laboral, la cual, por ser de naturaleza contractual conmutativa es llamada por la ley ‘culpa leve’ que se predica de quien, como buen padre de familia, debe

³ CSJ Sala Laboral sentencia del 3 de mayo de 2006, Radicación 26.126,

emplear diligencia o cuidado ordinario o mediano en la administración de sus negocios; la sola abstención en el cumplimiento de la 'diligencia y cuidado' debidos en la administración de los negocios propios, en este caso, las relaciones subordinadas de trabajo, constituye la conducta culposa que exige el artículo 216 del C.S.T. para infligir al empleador responsable la indemnización ordinaria y total de perjuicios.

Sobre el particular, recientemente, la Sala Laboral de la Corte Suprema de Justicia en sentencia SL 546 del 17 de febrero de 2021, siguiendo esta línea jurisprudencial, señaló: "...*el referente con el que se mide el grado de diligencia exigido al empleador en perspectiva del artículo 216 del Código Sustantivo del Trabajo, no es otro que el clasificado en el artículo 63 del Código Civil como culpa leve; es decir, el que se predica de quien, **como buen padre de familia**, debe emplear «diligencia o cuidado ordinario o mediano» en la administración de sus negocios*".

A partir de estas pautas legales y jurisprudenciales se advierte que son unívocas en comprometer al empleador a cuidar y procurar por la seguridad y salud de los trabajadores, y adoptar las medidas a su alcance en orden a prevenir los accidentes y enfermedades profesionales.

Caso concreto.

Descendiendo al asunto que concita la atención de la Sala donde no se discute la ocurrencia del accidente de trabajo, para determinar si en el infortunio existieron factores determinantes para establecer la culpa suficientemente comprobada del empleador frente a las secuelas sufridas por demandante Segundo Eliceo Pantoja, tras confrontar el haz probatorio, en lo que interesa al asunto se encuentra lo siguiente:

- Informe policial del accidente, ilustrando que el accidente de tránsito ocurrió el 26 de octubre de 2017 en el kilómetro 34+250 San José de Hisnas-Via a Popayán, por choque; que era conducido por Luis Hernando Escobar. Hipótesis del accidente "posibles fallas mecánicas por determinar" (fl. 122 Cd. digital unido).

-Escrito de acusación emitido por la Fiscalía General de la Nación en contra de Luis Hernando Escobar, conductor del rodante al momento del accidente, en el que se señala que: "*Los hechos tuvieron ocurrencia el día 26 de octubre de 2017, siendo aproximadamente las 4.30 AM de la mañana, en la vereda Calaguanca Corregimiento de Coconuco Municipio de Puracé, vía Popayán, la Portada Pitalito Huila Kilómetro 34+250 ramo 2.002*". Se indica que el accidente ocurrió producto de la infracción del deber objetivo de cuidado al poner en funcionamiento y con pasajeros un vehículo que no cumplía las condiciones de seguridad, por lo que su conducta fue culposa.

En el archivo 07 individual, contentivo de las pruebas de la contestación de la demandada Cootransmayo, se verifican las probanzas que se detallan a continuación:

-Inspección mensual vehicular –formato 1595 con logo de COOTRANSMAYO- realizada el 2 de octubre de 2017, al vehículo tipo buseta, marca Chevrolet, placa TFO-998, modelo 2014, del que se extracta que se le realizó la inspección. (Fl.25).

-Certificación fechada el 31 de octubre de 2017, expedida por el taller FULL CAR, suscrita por Juan Carlos Gálvez – Jefe de Taller y Charles Darwin Losada Villada, Ingeniero Mecánico, indicativa que el vehículo en dicha revisión, no presentó ninguna irregularidad o falla evidente para su funcionamiento (Fl. 26).

-Contrato de prestación de servicios, suscrito en Puerto Asís (Putumayo), el **2 de febrero de 2017 por un periodo de 12 meses**, entre la Cooperativa Coo transm ayo Ltda., y FULL CAR Servicio Automotriz, cuyo objeto es la revisión, inspección y mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor de Coo transm ayo Ltda., certificado de Cámara de Comercio de ese establecimiento de comercio, que identifica como actividad comercial "MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE VEHICULOS AUTOMOTORES" y carta de presentación de portafolio de servicios (Fls. 54 y ss., 57 y 59)

-Contrato de prestación de servicios, suscrito en Puerto Asís (Putumayo), el **6 de febrero de 2017 por un periodo de 12 meses**, entre la Cooperativa Coo transm ayo Ltda., y Wilfredo Marín Perafán, cuyo objeto es la revisión, inspección y mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor de Coo transm ayo Ltda.; y, carta de presentación de servicios extendida por este contratista, en la que, entre otras cosas, ofrece la asistencia de un ingeniero mecánico y personal altamente calificado (Fls. 40 y ss., y 44)

-Contrato de prestación de servicios, suscrito en Pasto, el **24 de marzo de 2017 por un periodo de 12 meses**, entre la Cooperativa Coo transm ayo Ltda., y Juan Manuel Duarte Santacruz, cuyo objeto es la revisión, inspección y mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor de Coo transm ayo Ltda. (Fls. 37 y ss.)

--Contrato de prestación de servicios, suscrito en Puerto Asís (Putumayo), el **1º de julio de 2017 por un periodo de 12 meses**, entre la Cooperativa Coo transm ayo Ltda., y INGEMARK, cuyo objeto es la revisión, inspección y mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor de Coo transm ayo Ltda. (Fls. 83 y ss.).

-Plan estratégico de seguridad vial de Coo transm ayo (Fls. 205 y ss.). En los ítems 8.3.1. y 8.32. Respectivamente, se establece:

"Inspecciones pre-operacionales. Al iniciar el mes calendario a cada conductor se le hará entrega de un formato de inspección pre-operacional, para que él haga el debido registro de las condiciones del vehículo, además de algunos elementos que deben estar en el vehículo para la movilización. Estas están enfocadas en tener un control diario por el operario que es el único autorizado para movilizar el vehículo, teniendo conocimiento de primera fuente cualquier anomalía que este haya sufrido en el momento de operación"

"Se realizarán inspecciones de mantenimiento, funcionamiento, botiquín, kit de carreteras, documental, además de verificar el estado físico dejando registro en un formato de inspección mensual, el cual debe ser verificado en el momento de que el vehículo entre en operación."

-Programa de mantenimiento de vehículos (Fls. 265 a 286)

Además de estas pruebas documentales, cuenta el proceso con los testimonios de LUIS EDUARDO CERQUERA JURADO, CHARLES DARWIN LOSADA VILLADA, ANGELA JOHANA CASTRO, LUIS HERNANDO ESCOBAR MELO, RICHARD FARIT MORIANO PERES y las declaraciones del demandante y el Representante Legal de la empresa demandada VICTOR MONTEALEGRE MERA.

OSCAR EDUARDO CERQUERA conductor de Cootransmayo, conoce al demandante desde hace más de 15 años por relación de trabajo, manifiesta que le contaron que el accidente probablemente se debió a problema de frenos. (Testigo de oídas)

CHARLES DARWIN LOZADA. Trabaja como Ingeniero mecánico- Coordinador mantenimiento vehicular en Cootransmayo, compañero de trabajo del demandante. Afirma que para la fecha del accidente laboral no trabajaba en esta empresa y que al respecto sabe lo que le comentaron en cuanto se trató de un problema de frenos. Sostiene que la ley solo exige

revisión preventiva con vigencia de dos meses y que al momento del despacho lo se hace inspección visual a los sistemas externos. Asegura que en la revisión preventiva del 2 de octubre de 2017, no se encontró ninguna anomalía por lo que era apto para rodar por dos meses y que si el mantenimiento se realizó en la ciudad de Pasto y de esta ciudad hizo el recorrido hasta Puerto Asís y de aquí, cuando iba por Paletará, le ocurrió este problema, es poco probable que el mantenimiento haya quedado con alguna falla, es posible que por ser la carretera de trocha haya generado que la manguera rose y suceda el daño de frenos; y, en lo atinentes a las campanas, indica que probablemente el uso excesivo del sistema de frenado provocó sobrecalentamiento, que pudo generar agrietamiento de las mismas. Informa que cuando ocurrió el accidente trabajaba en el taller FULLCAR como ingeniero mecánico residente y que la revisión del vehículo accidentado, la hizo el 2 de octubre el ingeniero Juan Carlos Gálvez jefe de taller, encontrando el vehículo en perfectas condiciones, que la hizo el formato 1595 y se le inspeccionó todos los sistemas críticos como frenos, dirección, motor, carrocería y salió sin novedades en ese momento. Señala que en Coostransmayo hay afiliados aproximadamente 340 vehículos, que en atención de la falla percibida, el conductor pudo hacer el transbordo en Pitalito ciudad donde hay agencia de la empresa demandada, haciendo cambio de vehículo.

ANGELA JOHANA CASTRO. Secretaria gerencia de Coostransmayo, compañera de trabajo del demandante desde el 2015. Narra que fue quien adelantó todo el trámite del accidente de trabajo ante la ARL y participó en la investigación evidenciando con el Comité que el accidente ocurrió por una falla mecánica de frenos. Sostiene que la empresa tiene un programa de mantenimiento preventivo y correctivo desde el 2012 y un coordinador de mantenimiento quien controla el vencimiento de los documentos del papeles de vehículos y conductores; que la revisión preventiva se hace bimensual con los talleres autorizados con los que la empresa tiene convenios y que la parte

correctiva la tiene a cargo el propietario del vehículo y está facultado para hacerla en su taller de confianza donde se hacen las reparaciones, pero que estas reparaciones son supervisadas por el coordinador de mantenimiento que tiene la empresa, que valida el mantenimiento que se le reporta con los documentos que debe entregarle el propietario. Enfatiza que la revisión preventiva del vehículo accidentado fue realizada el 2 de octubre de 2017, que el ingeniero no reportó ninguna anomalía por lo que quedó habilitado para operar los dos 2 meses siguientes.

LUIS HERNANDO ESCOBAR. Conductor Cootransmayo transporte público desde 2013. Atestigua que era quien conducía el vehículo al momento del accidente, que iba bien y que al recibirlo después de 15 o 20 minutos, presentó falla de frenos, que estos se quedaron sin aire, que iba por el carril correspondiente pero que al dar una curva el carro le ganó y se fue al abismo. Asegura que su compañero Segundo Eliceo manipuló los frenos, mientras él estaba durmiendo; comenta que una recámara del sistema de frenos estaba amarrada con una manila y que aquel le dijo que se rompió una manguera del freno de pedal, que tenía fuga y que él se bajó y le hizo un arreglo, y suspendió un freno, para lo cual no están autorizados, que tampoco llamó a la dueña ni se reportó a la empresa, ni a él le pregunto nada. Aduce que, al detectar la falla de frenos, lo lógico era trasbordar el viaje, pero no lo hizo porque intentó arreglarlo suspendiendo un freno del lado trasero, o sea que dejó el carro frenando en 3 ruedas. Precisa que está prohibido por la empresa manipular los vehículos cuando presentan fallas, mucho menos el sistema de frenado que es más delicado, salvo pinchadas. Reconoce que también fue falla de su parte de no informar para hacer el transbordo, el cual no hicieron porque ya estaban cerca de Popayán. Da fe que el estado de las campanas del sistema de frenos estaban en buen estado, que se les hizo revisión técnico mecánica justa al inicio de mes como exige el Ministerio de Transporte y asegura que el vehículo

estaba en óptimas condiciones al iniciar el viaje, pero que así se revise antes de ser despachado las campanas se pueden agrietar en el viaje.

RICHARD FARIT MORIANO PEREZ. Pasajero del vehículo accidentado, cuenta que salieron a las 12.30 pm de Puerto Asís; que él iba adelante con el conductor que era Eliceo, quien al sentir falla en el freno, se bajó y que él también se bajó y le alumbró con el celular para que amarrara una manguera que estaba rosando con el cardan, que eran las 8 o 9 de la noche, que eso fue llegando a Brucelas más o menos, que ya estaban cerca a Pitalito a unos 20 kilómetros; que cuando llegaron a este sitio, ya se sabía del daño, sin embargo, recogió unos 5 o 10 pasajeros, luego marcharon y en Paletará tomaron agua de panela, y siguieron pero ya cogió el carro el conductor Luis Hernando, que él iba adelante cuando este mandó el pie al freno pero no le sirvió y ya la curva estaba muy cerca y muy cerrada; que de ahí, solo recuerda que despertó en un potrero.

Interrogatorio de parte de **SEGUNDO ELICEO PANTOJA.** En su exposición manifiesta que salieron de Puerto Asís, llegando a Brucelas se le reventó el freno de parqueo que le llaman de seguridad, que este freno de seguridad se dispara cuando se revienta la manguera y que él lo suspendió para continuar el viaje, que Farit le colaboró alumbrándole con el celular y lo demás lo hizo él, que cuando entregó el carro al otro conductor le dijo que vaya suave porque el freno iba mal y le contó que había suspendido una manguera. Acepta que sabía que podía causarse el accidente. Confiesa que la suspensión del freno la hizo él y no pidió permiso para manipular los frenos ni le informó a la empresa y sostiene que la empresa no podía hacer nada respecto al daño porque no se le comunicó nada, que no estaban en posibilidad de evitar que él manipule los frenos. Sostiene que el accidente se pudo evitar transbordando el viaje, pero él no lo solicitó, por tanto, no sabe si la empresa se negaría a ayudarlo. Dice que llevaba tres años y medio manejando el mismo carro, que estaba bien, nunca había tenido daños, que el 2 de octubre de 2017

llevaron el carro a mantenimiento. Que el día del viaje ellos revisaron el carro, más no la empresa, porque lo hacen cada mes y a la hora de salida no hubo nada de revisión. Que en Pasto se le había hecho revisar frenos por unos mecánicos que ellos lo llevan porque la empresa no tiene mecánicos que revisan los carros, que ahorita si tienen pero que los revisan cada mes, que no hay quien revise carros a diario. Que la revisión mensual, puede salir bien, pero en cualquier momento se puede dañar. Enfatiza que a la hora de salida el carro estaba bien de todo, campanas y mangueras. Seguidamente afirma que el accidente no es culpa de la dueña, ni de la empresa del accidente, porque a la hora de salida el carro estaba funcionando bien y además no tuvieron información del daño, que los demanda porque por ahora no puede trabajar y eso (*sic*) le servirá de sustento. Luego afirma que sus ingresos no se vieron afectados porque la empresa le siguió pagando hasta que se pensionó. Finalmente expresa que dos días antes del viaje el carro se revisó en Pasto se bajaron las llantas y se le hizo mantenimiento de frenos en el taller CASTILLO, que dependiendo en la ciudad donde estén, llevan el carro donde el maestro que lo quieran llevar porque la revisión está a cargo de los choferes, y señala que para la fecha del accidente no había ingeniero para revisar la salida que había ingeniero, pero es el que revisa cada mes.

Interrogatorio de Parte. **VICTOR ALFONSO MONTEALEGRE** Gerente Cootransmayo Ltda., escuchó que el accidente se generó porque se le fueron los frenos al carro, que el conductor Eliceo los manipuló. Narra que para la fecha del accidente la empresa no contaba con un taller específico para efectos de verificar las condiciones óptimas de automotores, de modo que cada propietario llevaba su carro a mantenimiento, que ahora es diferente ya que la empresa cuenta con talleres e ingenieros mecánicos. Sostiene que en el taller FULLCAR, que tiene contratado la empresa, le hace la revisión tecnomecánica a todos los vehículos bimensualmente como lo exige el Ministerio de Transporte, que la hacía el ingeniero Charles Lozada y que en

este caso al vehículo accidentado se le hizo el 2 de octubre de 2017 y que la revisión diaria la puede hacer el dueño del carro en cualquier taller.

Demandada MARIA IRMA ARBOLEDA propietaria vehículo, sostiene que el mantenimiento correctivo siempre los hace en el Taller Castillo que es de su confianza, que todos los asociados de la empresa llevan sus carros ahí, incluso, los de otras empresas como Transipiales. Que pocos días antes del accidente le hizo mantenimiento; además que donde los despachan revisan que estén en buenas condiciones, que si no es así, está segura que no lo despachan. Sostiene que siendo obligación del conductor avisar a la agencia más cercana para que los transborden no lo hizo, supo que manipuló los frenos llegando a Brucelas a 15 o 20 minutos de Pitalito - Huila y allí hay agencia de Cootransmayo, donde pudo hacer transbordo y evitar toda la tragedia, pero siguió con el recorrido con el carro averiado.

Analizado en conjunto y de manera crítica los anteriores medios de prueba, para esta Colegiatura, los planteamientos y conclusiones a las que arribó el juzgado de conocimiento resultan desatinados, ello implica la revocatoria de las condenas impartidas para en su lugar absolver a la convocada, integrada pluralmente, de todos los cargos. Las razones que impelen al Colegiado a asumir tal determinación se consignan enseguida.

No desconoce la Sala las obligaciones contempladas en la Resolución 315 de 2013 del Ministerio de Transporte, en tanto en sus artículos 1º y 2º establece que de la revisión técnico mecánica y el mantenimiento preventivo de los vehículos son responsables directamente las empresas de transporte a través del Centro de Diagnóstico Automotor Autorizado que seleccione para el efecto, con cargo al propietario; y que, las intervenciones correctivas que sea necesario realizar al vehículo podrán ser contratadas por el propietario, pero el vehículo no podrá ser despachado sin la validación satisfactoria por parte de la empresa de las reparaciones realizadas, tampoco que en el artículo 3º modificado por el artículo 1º de la Resolución 378 de 2013, se precisa que "El

mantenimiento preventivo constituye la serie de intervenciones y reparaciones realizadas al vehículo con la finalidad de anticipar fallas o desperfectos; no podrá entenderse por mantenimiento preventivo las actividades de revisión o inspección. El mantenimiento correctivo es aquel que se ejecuta en cualquier momento al vehículo y ante la evidencia de una falla en cualquiera de sus componentes.”; Y que este mantenimiento deberá garantizarse por la empresa como mínimo cada dos (2) meses; y en el numeral 4º, regula el protocolo de alistamientos, así:

“Sin perjuicio del mantenimiento preventivo y correctivo realizado al vehículo, todas las empresas de transporte terrestre de pasajeros, las empresas de transporte de carga y las empresas de transporte mixto, realizarán el alistamiento diario de cada vehículo, dentro del período comprendido entre el último despacho del día y el primero del día siguiente, donde se verificarán como mínimo los siguientes aspectos:

- Fugas del motor, tensión correas, tapas, niveles de aceite de motor, transmisión, dirección, frenos, nivel agua limpiabrisas, aditivos de radiador, filtros húmedos y secos.*
- Baterías: niveles de electrolito, ajustes de bordes y sulfatación.*
- Llantas: desgaste, presión de aire.*
- Equipo de carretera.*
- Botiquín.*

PARÁGRAFO. *El alistamiento lo realizará la empresa con personal diferente de sus conductores, pero con la participación del conductor del vehículo a ser despachado. Del proceso de alistamiento y de las personas que participaron en el mismo, así como de su relación con la empresa, se dejará constancia en la*

planilla de viaje ocasional, planilla de despacho o extracto de contrato, según el caso.

En igual sentido el Tribunal, al escudriñar la jurisprudencia reciente emanada de la Sala Laboral de la Corte Suprema de Justicia, especialmente las sentencias SL-1565-2020, SL 4956-2021 y SL 456-2022, extracta que la línea jurisprudencia allí inmersa propugna que ante la contingencia de conducta imprudente del trabajador la misma no neutraliza la falta de diligencia del empleador para eximirse de la indemnización plena de perjuicios. En efecto, la alta Corporación al interior del último pronunciamiento reseñado, indicó: *"...cualquier comportamiento descuidado o imprudente del trabajador no anula la falta de diligencia de aquél, pues a lo sumo, de haber acaecido aquellas, podría desatar una concurrencia de culpas que, en todo caso, no lo exonera del pago de la indemnización plena de perjuicios, toda vez que al tenor de concurrencia la normativa y de la jurisprudencia del trabajo, no se admite su compensación"*.

Aquí y ahora, resulta trascendental recabar en los tópicos que rodearon el accidente de trabajo, que a la sazón se subsume en un accidente de tránsito, como quiera que el trabajador fungía como conductor de un bus de servicio intermunicipal afiliado a la empresa Cootransmayo, cuya propietaria era la señora María Irma Arboleda, en la medida que los contornos del nefasto acontecimiento apuntan que el mismo se gestó en el comportamiento que asumió el señor Segundo Eliceo Pantoja España, de modo que de aceptar sin beneficio de inventario que la parte demandada fue negligente al divorciarse del alistamiento del vehículo, el acervo probatorio examinado en su conjunto ilustra claramente que ese descuido del empleador para nada edificó la causa eficiente en el despliegue del accidente de trabajo, descartándose de contera la concurrencia de culpas.

El interrogatorio absuelto por el señor Pantoja España sepulta cualquier dubitación, en el sentido que el accidente se pudo evitar transbordando el viaje al arribar al Municipio de Pitalito (Huila), sin embargo, no lo hizo a pesar que era consciente del daño que había detectado en el sistema de frenos del rodante en cuanto dejó sentado en su versión que se había reventado el freno de seguridad. Es más, sin ambages indicó que sabía que podía causarse el accidente y lo que es peor, confiesa que la suspensión del freno la hizo él, sin estar autorizado y tampoco se lo hizo saber a la empresa, matizando que esta última estaba en incapacidad de tomar correctivos precisamente porque desconocía la contingencia. Y el pretexto que entrega el señor Pantoja para soslayar, comunicar a la empleadora el percance, esto es, poner en duda que la empresa lo auxiliaría, no es de recibo para el Tribunal, por el contrario, esa conducta impropia quebranta frontalmente la obligación especial del trabajador contemplada en el numeral 5º del artículo 58 del CST, al puntualizar *“Comunicar oportunamente al empleador las observaciones que estime conducentes a evitarle daños y perjuicios”*.

De otra arista, la declaración del actor, guarda correspondencia con lo expuesto por el conductor acompañante Luis Hernando Escobar, quien además de coincidir en lo ya resaltado por la Sala con el cuestionario absuelto por el convocante, también confluye con él, en que obviaron el trasbordo en el municipio de Pitalito, destacando que el bus se encontraba en perfecto estado de funcionamiento al momento de ser despachado, que está prohibido por la empresa manipular los vehículos cuando presentan fallas, menos en tratándose de los frenos por ser más delicado.

En lo que concierne al testimonio de Richard Farid Moriano Pérez, de gran importancia por estar en contacto directo con los hechos, dada su condición de pasajero del vehículo de transporte intermunicipal y con absoluta independencia frente a los contendientes, ilustró que el bus partió a las 12:30

del día de Puerto Asís – Putumayo, y estando en la parte delantera con el conductor Segundo Eliceo, después de un largo recorrido, cuando oscilaban las 9:00 de la noche percibieron falla en el freno, motivo por el cual bajó con el chofer auxiliándolo con la luz de su celular. Destaca el testigo que el accionante amarró una manguera que estaba rosando, relievando que para ese entonces, estaban cerca al municipio de Pitalito. Que, al llegar ahí, se conocía perfectamente el daño, no obstante, enfatiza el deponente que el señor Segundo Eliceo, lo que decidió al arribar a esa población fue recoger aproximadamente a 10 pasajeros y se marcharon hasta un paraje denominado Paletará, donde ingirieron agua de panela y entonces asumió la conducción del carro el señor Luis Hernando Escobar. El examen de este testimonio, pone sobre la palestra el desdén que el señor Pantoja España le confirió a la anómala situación del vehículo, en un elemento tan sensible, cual es, el sistema de frenos, tanto que antes de ponerse en contacto con los funcionarios de la empresa para dar cuenta del daño que sabía tenían los frenos y solicitar al paso transbordo de los pasajeros en otro vehículo, optó por aglutinar más personal al interior del automotor, denotando ello un desprecio por sus obligaciones laborales en los términos ya explicados, colocando en riesgo de contera más vidas humanas.

Por lo demás de la declaración del promotor del proceso, en unión con las declaraciones de Charles Darwin Lozada y Ángela Johana Castro, se deslinda que el automotor subsumido en el siniestro era sometido de manera periódica a revisiones correctivas y preventivas. Los declarantes señalan que para el 2 de octubre de 2017 había sido sometido a revisión, y además previa autorización de la empresa podía acudir a auxilio mecánico especializado para la rehabilitación de rodante si fuese menester. El señor Pantoja, además, ilustra que dos días antes del accidente, en la ciudad de Pasto el carro había sido sometido a mantenimiento y revisión de frenos. Mientras que la prueba

documental que cursa en el plenario, esto es, el formato 1595, coadyuva la revisión en aquella data⁴, vale decir, que habiendo ocurrido el accidente el 25 de ese mes y año, no habían trascurrido los dos meses que exige la normatividad que regula esta actividad.

En suma, no existen motivos atendibles para irrogar condena al amparo del artículo 216 del CST, a la parte demandada, en la medida que no se estructura en cabeza del empleador el elemento subjetivo exigido en este dispositivo, en consecuencia, como delantamente se avisó, deviene la revocatoria de las condenas impuestas en la sentencia apelada, consignadas en el ordinal tercero de la misma.

Consecuencialmente, se abre paso la prosperidad de las excepciones de cobro de lo no debido por carencia de nexo causal – ausencia de responsabilidad patronal- ausencia de culpa suficiente comprobada del empleador, existencia de una causal eximente de responsabilidad, inexistencia de prueba que conlleve la acreditación de la culpa suficiente comprobada como presupuesto para endilgar responsabilidad, propuestas por la parte demandada Cootransmayo y la de inexistencia de nexo causal entre la actuación u omisión del empleador y el daño ocasionado a los demandantes, inexistencia de culpa suficiente comprobada en cabeza del empleador, propuesta por la demandada María Irma Arboleda Rodríguez. Luego entonces, se derruye el ordinal cuarto de la sentencia impugnada.

4. Costas

Dada la prosperidad de la alzada de la pasiva, no se generan costas a su cargo en esta instancia. En la medida que la apelación de la parte demandante no

⁴ Archivo 7 anexo pruebas de la contestación empresa demandada

encontró éxito en esta instancia, deviene condena en costa a su cargo, con arreglo a lo señalado en los artículos 365 y 366 del CGP. Se fijan las agencias en derecho en suma equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente.

IV. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la **Sala Laboral del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Pasto**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

RESUELVE:

PRIMERO: REVOCAR los ordinales segundo, tercero y cuarto de la parte resolutive de la sentencia dictada el 7 de octubre de 2021 por el Juzgado Tercero Laboral del Circuito de Pasto, para en su lugar absolver a la parte demandada Cootransmayo Ltda. y María Irma Arboleda Rodríguez, de las condenas pecuniarias impuestas en primera instancia, declarando probadas las excepciones discriminadas al final de la parte considerativa de este proveído.

SEGUNDO: Sin **COSTAS** en esta instancia a cargo de la parte demandada; mientras que las mismas se irrogan al extremo activo de la litis. Se fijan las agencias en derecho en suma equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente.

TERCERO: NOTIFICAR esta decisión por estados electrónicos, conforme a lo señalado en el Decreto 806 de 2020, con inserción de la providencia en el

mismo; igualmente por edicto que deberá permanecer fijado por un (1) día, en aplicación de lo consagrado en los artículos 40 y 41 del CPT y SS. Devolver el proceso al juzgado de origen.

LUIS EDUARDO ANGEL ALFARO
Magistrado Ponente

CLARA INÉS LÓPEZ DÁVILA
Magistrada

JUAN CARLOS MUÑOZ
Magistrado