

PROCESO NO. 25899310300220170048300

NOMBRES PARTES:

- **DEMANDANTE: TULIO JOSE RUIZ RAMIREZ**
- **DEMANDADO: SERVICIOS INTEGRALES DDE TRANSPORTES
AL MAR SITRAMAR**

**OBJETO DEL MEMORIAL: RECURSO DE APELACIÓN CONTRA
SENTENCIA DEL 20 DE MAYO DE 2022 DEL UZGADO 2 DE
ZIQUAIRA CUNDINAMARCA**

**CORREO ELECTRONICO: becerrafd@yahoo.es y
juridico.risks@hotmail.com**

SEÑORES

**TRIBUNAL SUPERIOR DE DISTRITO JUDICIAL DE
CUNDINAMARCA**

M.P.

E.S.D.

**REF. PROCESO ORDINARIO DE RESPONSABILIDAD
CONTRACTUAL No. 25899310300220170048300 de TULIO
JOSE RUIZ RAMIREZ contra SERVICIOS INTEGRALES DE
TRANSPORTE AL MAR - SITRAMAR. RAD 2017 – 00483.
ASUNTO. RECURSO DE APELACION CONTRA SENTENCIA
de Fecha Mayo 20 de 2022.**

DAVID ALFONSO BECERRA FARIETA, identificado como aparece al pie de mi firma, actuando en calidad de apoderado de la parte actora en el presente proceso, estando dentro de los términos procesales para el efecto me permito, interponer recurso de apelación contra la sentencia proferida por su despacho donde se declara probada la excepción ausencia de culpa la cual fue formulada como excepción de mérito en el numeral segundo de dicho acápite.

Para que previos los trámites del artículo 322 del C.G.P. se proceda correr los respectivos traslados y remitir el expediente a la sala civil del Honorable Tribunal Superior de Cundinamarca para lo de su cargo.

FUNDAMENTO DEL RECURSO.

Conforme con lo establecido en Artículo 322 del C.GP. Surgen tres reparos concretos frente a la decisión sobre los que versa la presente impugnación.

1- Primer reparo. Interpretación equivocada del contrato base de la acción.

Conviene destacar que el a quo en su sentencia, reconoce la existencia de una relación contractual Inter partes como nexo obligacional, sin embargo al momento de interpretar el alcance de sus cláusulas plasmadas en el documento base de la acción, que no es otro que el contrato suscrito entre las partes el día 25 de Junio de 2007 y que

DAVID ALFONSO BECERRA FARIETA

ABOGADO ESPECIALISTA, DERECHO CIVIL, PENAL SEGUROS Y R. C. E.

se anexo como prueba documental número tres dentro de la demanda, asume de manera equivocada que la obligación del traslado de la maquina siniestrada es por cuenta y responsabilidad exclusiva de la parte demandante, incluso dentro del punto de operación, eliminando con esto toda responsabilidad de la sociedad demandada y decretando la prosperidad de la excepción de ausencia de culpa en total desconocimiento del acervo probatorio allegado por el extremo accionante como sustento suasorio de los hechos y pretensiones de la demanda, veamos porque.

PRIMERO: El citado contrato, establece en su inciso séptimo de manera expresa, que la obligación de desplazamiento hasta el sitio de operación es por cuenta del extremo demandante Tulio Ruiz Ramírez, lo que es un hecho cierto pero lo que resulta totalmente equivocado, contrario a la realidad e incluso imposible, en la interpretación del a quo es que los traslados o movimientos dentro del punto de operación también lo fueran cuando la maquina ya se encontraba bajo la custodia de la demandada, esto

por la potísima razón que el sitio de operación no corresponde a un solo punto determinado pues la extensión del campo petrolero cuando es tan inmensa que entre pozo y pozo hay largas distancias siendo esta la razón para tener que transportar la maquinaria por las instalaciones del campo.

SEGUNDO: Desconoce la sentencia de manera incomprensible, que el traslado de la grúa siniestrada al momento del accidente obedeció a una decisión de la empresa que alquiló la maquinaria, que utilizó sus propios equipos para ello, un vehículo de su propiedad y bajo la supervisión del señor MAURICIO PULIDO quien era el encargado de la operación en su cargo de operador de equipos para la empresa demandada Sitramar como quedó demostrado sin objeción alguna en el testimonio del sr JOSE FRANCISCO PEÑA (Q.E.P.D.) que el despacho cita como cimiento de su decisión

TERCERO: De manera parcializada el despacho selecciona solamente aquellos apartes probatorios que respaldan la tesis de la excepción propuesta con prosperidad por el extremo pasivo pero desconociendo la realidad probatoria descrita en los demás medios de prueba, que estaba en la obligación de analizar de manera integral incurriendo por tanto en un juicio irreal respecto de la dimensión, los protocolos y normativas especiales del sitio de operación campo petrolero cuando que quedaron demostrados en los testimonios practicados en las audiencias de trámite y principalmente el dictamen pericial rendido por el perito VICENTE SARMIENTO GELVES, el informe de ajuste de seguros elaborado por el ingeniero JUAN CARLOS LAVERDE TAMAYO donde se demuestra la negligencia y culpa grave de la accionada.

CUARTO: Desconoce el despacho que resultaba imposible para la demandante operar dentro del campo petrolero, como quiera que era la demandada la contratista autorizada para desarrollar su actividad al interior de tales instalaciones petroleras, con sus propios medios vehículos y personal y por ello no resulta cierto que por el hecho de estar el operador de la grúa presente este tuviera el poder de decisión respecto de cómo transportar la grúa Maxime cuando afirmo que la misma era autopropulsada pero por cuestiones de optimizar el tiempo a causa de su baja velocidad se tomó la decisión por parte del ingeniero MAURICIO PULIDO empleado de SITRAMAR de embarcarla en el vehículo siniestrado también de propiedad Sitramar .

QUINTO: Desconoce el despacho que el accidente ocurre en un traslado interno del equipo siniestrado que sucede bajo la operación de la demandada por una culpa grave por las causas establecidas en los informes técnicos, de ajuste de seguros y el propio peritaje pues la realidad contractual es que dicha cláusula corresponde al traslado hasta el lugar donde se desarrollara la labor contratada pero una vez entregada en alquiler es la empresa contratista en este caso la demandada la que adquiere autonomía para movilizar el equipo dentro de las instalaciones del campo petrolero, por tanto que no cabe ni se explica el criterio interpretativo del despacho donde se desconoce además y se interpreta de manera parcializada los propios medios probatorios y en especial el testimonio del señor JOSE FRANCISCO PEÑA DEL RIO a quien además se le impone un rol de decisión porque nunca se demostró

por el solo hecho de ser el operario contractual de la misma en su operación mas no en su traslado cuanto este no ocurriere por sus propios medios como no es el caso.

Prueba de ello es la contradicción en el propio fallo cuando cita expresamente al prenombrado testigo cuando indico que tenía varios meses operando la grúa, pero sin advertir que se trataba de los traslados por sus propios medios y desconociendo de manera inexplicable la realidad fáctica presentada en este siniestro donde quedo demostrado que la misma no se movilizaba por medios propios sino por medios dispuestos por la demandada y que a la postre fueron los que ocasionaron el siniestro.

SEXTO: olvida la falladora que en el régimen contractual del contrato de alquiler obliga al extremó contratante del servicio o bien, a velar por la custodia y conservación de la cosa arrendada situación que no ocurrió pues al analizar de manera integral todos los medios de prueba arrojados resulta evidente una culpa grave por cuenta de la sociedad demandada y es precisamente ello lo que se demanda.

Con esta omisión aunada al indebido análisis integral de pruebas que será objeto del segundo reparo el a quo se ubica en un escenario diferente al que debió abordar para resolver, si en este caso, resultaron probados o no, los hechos de la demanda y sus pretensiones pero nunca ubicarse de manera simple y sin mayor análisis a dar por probada una excepción que carece de sustento probatorio y descende solo de un análisis interpretativo equivocado de la relación contractual, tomando de manera incompleta y totalmente descontextualizada algunos apartes del interrogatorio del demandante y del testigo JOSE FRANCISCO PEÑA DEL RIO sin analizar el alcance suasorio integral y en conjunto de las pruebas ofrecidas como era obligación para la falladora, lo cual sin duda alguna hubieran tenido que ser objeto de pronunciamiento distinto que resolviera y se ubicara en el problema jurídico planteado en la demanda resolviendo de acuerdo a los hechos probados como causa de la demanda y sus pretensiones que no son otras que una responsabilidad contractual por culpa grave de la sociedad demandada al haber generado una negligencia como causa directas del siniestro por la responsabilidad exclusiva de la demandada que además violo normas de seguridad industrial y vial como quedó demostrado.

2- Segundo Reparó. Indebido análisis probatorio.

PRIMERO: Toda sentencia debe basarse sobre hechos cuyo asidero sean las pruebas presentadas valoradas y conocidas de manera integral privilegiando aquellas de mayor valor suasorio y el motivo de reproche radica en que al a quo hace una valoración mínima de todo el caudal probatorio y solamente con el propósito de validar sin verdadera probidad la tesis de la excepción que resultare prospera pero desconociendo mención alguna a la prueba trasladada, a la prueba técnica pericial principalmente a la demostración fáctica de los acontecimientos y principalmente de la responsabilidad por negligencia en la conducción del vehículo tractocamión que causa el accidente propiedad de la demandada y en la inobservancia de las medidas de seguridad industrial y vial como se demostró.

Este análisis incompleto sin ninguna armonización no se ajusta a los postulados legales que debe agotar el fallador para llegar a la realidad de los eventos y colegir de él las responsabilidades inherentes a cada extremo procesal.

SEGUNDO: Incorre el fallador de primera instancia en una indebida valoración probatoria que conduce la decisión a un total desconocimiento de la realidad y del derecho reclamado por mi representado, al considerar solamente apartes de la testimonial del señor JOSE FRANCISCO PEÑA DEL RIO y del interrogatorio al demandante, vistos de manera parcial y sin los menores criterios de sana crítica, lógica y hermenéutica, ubicando así por fuera de toda realidad el escenario de responsabilidad donde se funda la sentencia.

Con ello se contraria todo el caudal probatorio aherrojado y decretado incluso de manera oficiosa que conducía más a probar la cuantía final del daño y su actualización, incluso con la propia prueba aportada por la demanda que de manera tan evidente reconoce su responsabilidad en el transporte de la máquina que es por su cuenta que se activa el llamamiento en garantía a una compañía aseguradora en virtud de un contrato de transporte y es por ello que no tiene una explicación lógica que el despacho pues desconocer tal realidad para de manera increíble tratar de acomodar la responsabilidad en mi representado solo con la interpretación errónea de una cláusula contractual como se adujo En el primer punto de descenso, y es por la potísima razón que dejo de observar las pruebas objeto de decreto en especial las pruebas técnicas y periciales producidas en gran cantidad con el concurso de la demandada tal y como se corrigió el propio auto de pruebas al ser reconsiderado por el a quo ampliándolo así como su término para que al final ningún miramiento se haya producido por seguir una tesis exceptiva que no guarda la proporción del caudal probatorio del asunto principal .

Entonces no se explica cómo se reconocen tales peticiones probatorias y se extiende el proceso a nuevas peticiones probatorias oficiosas para terminar en un análisis tan paupérrimo y simple de los dos medios de prueba testimonial coligiendo de allí el resultado del proceso.

TERCERO: A contrario sensu dentro de un verdadero análisis integral e individual de las pruebas se puede afirmar que los hechos materia del proceso y en especial los hechos de la responsabilidad en cabeza de la demandada, se probaron a un grado de certeza, debidamente respaldados en las pruebas practicadas y recopiladas desde todas las vertientes suasorias de este particular proceso y es por ello que me permito citar a la corte suprema de justicia con el siguiente concepto que parece haberse inaplicado por completo en el pronunciamiento de instancia por el a quo:

“La valoración racional de las pruebas de acuerdo con las reglas de la sana crítica trasciende las reglas estrictamente procesales, porque la obligación legal de motivar razonadamente las decisiones no se satisface con el simple cumplimiento de las formalidades.

Por el contrario, los instrumentos legales son un medio para alcanzar la verdad de los hechos que interesan al proceso y esta función solo se materializa mediante procesos lógicos, epistemológicos, semánticos y hermenéuticos que no están ni pueden estar reglados por ser extrajurídicos y pertenecer a un plano bien distinto al del tecnicismo dogmático, estos criterios objetivos garantizan el cumplimiento de la obligación que tiene el juez de motivar las sentencias como garantía del derecho.

La apreciación individual y conjunta de las pruebas según la sana crítica no es un concepto vacío, ni una válvula de escape que puede usar el juez para dar la apariencia de racionalidad y juridicidad a sus intuiciones, posturas ideológicas, emociones, prejuicios culturales, políticos, sociales o religiosos, o a sus sesgos cognitivos o de sentido común, explica la corporación.

Por el contrario, es un método de valoración que impone a los falladores reglas claras y concretas para elaborar sus hipótesis sobre los hechos a partir del uso de razonamientos lógicos, analógicos, tópicos, probabilísticos y de cánones interpretativos adecuados, que constituyen el presupuesto efectivo de la decisión.

Con base en ello, la **valoración individual de la prueba** es un proceso hermenéutico, que consiste en interpretar la información suministrada a la luz del contexto dado por las reglas de la experiencia, las teorías e hipótesis científicas y los postulados de la técnica. Para ello, debe contrastar la consistencia del contenido de la prueba (adecuación o correspondencia) con la realidad, mediante el análisis de las circunstancias de tiempo, modo y lugar de los hechos.

Una vez asignado el mérito individual a cada prueba, se procede a **analizar la prueba de maneja conjunta** mediante el contraste de la información suministrada por cada una de ellas. Con el fin de que sirvan de base para la construcción de hipótesis con gran probabilidad, esto es, sin contradicciones, con alto poder explicativo y concordantes con el contexto experiencia (M. P. Ariel Salazar Ramírez).

Corte Suprema de Justicia, Sala Civil, Sentencia SC-91932017 (11001310303920110010801), Mar.29/17 :

CUARTO: debida valoración probatoria de la prueba técnica

El a quo no hizo el menor miramiento de las pruebas técnicas que demostraron totalmente los hechos de la demanda por encima de la tesis exceptiva con la que se produjo la sentencia:

Dictamen pericial

OBJETO DE LA EXPERTICIA: El Dr. David Alfonso Becerra Farieta, Abogado de la parte Actora, en la presentación de la Demanda, a Folio 106 que obra en el expediente, en el Subtítulo INSPECCIÓN JUDICIAL, solicita: "Solicito a Usted señor Juez, practicar directamente o comisionar para la práctica de la diligencia de una Inspección Judicial a los predios ubicados en el campo petrolero de Guando, Vereda Arabia del Municipio de Melgar – TOLIMA, en el área de pozos petroleros de la compañía PETROBRAS S.A., con el objeto específico que se determinen las condiciones físicas, topográficas y técnicas del sitio donde ocurrió el siniestro, de igual manera las circunstancias de tiempo modo y lugar del accidente y las medidas técnicas y de seguridad vial e industrial que se pasaron por alto y originaron el accidente". II. ETAPAS DE LA PERICIA El dictamen tiene las siguientes etapas: 2.1.- Revisión y Análisis de la documentación que obra en el expediente. 2.2.- Inspección Ocular 2.3.- Valoración de documentos y pruebas. 2.4.- Conclusiones. III.- DOCUMENTACIÓN QUE SE TIENE EN CUENTA PARA EL DICTAMEN 3.1.- La demanda. VICENTE SARMIENTO GELVEZ Economista Especializado Auxiliar de la Justicia. Carrera 29 A No. 22 A – 67, apto 2631, URC – Bogotá, D.C. – Cel 3144527702 Página 2 3.2.- Los documentos que obran en el proceso 3.3.- Los testimonios y diálogo con terceros 3.4.- La Actuación Procesal. IV.- DESARROLLO DEL CONCEPTO: 4.1.- Revisión y Análisis de la documentación que obra en el expediente: Se observó la información que obra en el expediente, de tal manera que se valora su contenido para efectos de poder rendir este concepto pericial. 4.2.- INSPECCIÓN OCULAR: El día sábado 12 de julio de 2014, en horas de la mañana, el Auxiliar de la Justicia se desplaza desde Bogotá D.C., hasta la Zona del Campo de Extracción de Petróleo Guando – Vereda La Arabia del Municipio de Melgar, Tolima, con el objeto de practicar un reconocimiento del sector y del terreno donde se sucedió el incidente del tracto camión de Placas SRA 318 – Marca Sizu, propiedad de la Empresa SITRAMAR S.A, teniendo como resultado el volcamiento de su tráiler de Placas R18415 – Marca Hércules, y, de la grúa Marca Omega Serie 47105 de 65 toneladas, que transportaba, ésta última propiedad de la firma RUIZ FAJARDO INGENIEROS ASOCIADOS S.A.S. Como producto de esa inspección ocular se hace referencia a los siguientes puntos: 4.2.1.- Ubicación Campo De Extracción De Petróleo Guando–Vereda La Arabia: La Zona Del Campo De Extracción De Petróleo Guando – Vereda La Arabia del Municipio de Melgar, Tolima, corresponde al Sector Oriental de la cabecera municipal, estando localizado geográficamente frente al perímetro urbano, distante de la cabecera a 14 kilómetros aproximadamente; aledaño a las veredas La Cajita, Calcuta, Alto de La Palma, Cualamaná, Águila Baja, El Águila y Guacamayas, cuyo acceso principal se hace por la carretera Melgar-Icononzo e internamente (a la ISLA 18), a 10, 5 kilómetros, a través del anillo vial petrolero el cual se desprende de la carretera principal, por un tramo de carretera pavimentada y, de éstos solo un (01) kilómetro sin pavimentar, en aceptables condiciones para el tránsito vehicular. 4.2.2.- Características del Terreno: Fisiográficamente el sector lo forman terrenos con relieve de pendientes desde muy fuertes como la Cuchilla del Muerto hasta moderadas en la mayor parte de su territorio. Así mismo, también es importante

resaltar que la calidad de los suelos es estable. 4.2.3.- Descripción del Carreteable que sale del Pozo Guando: Si se describe la topografía del terreno saliendo de la ISLA 18 - GUANDO, se encuentra un carreteable destapado – bien afirmado (sub base), de siete (07) metros de ancho aproximadamente, con pendiente moderada, que se recorre por pocos metros (100 aprox.) hasta alcanzar un tramo de vía recta plana de iguales características específicas, que desemboca perpendicularmente sobre la terciaria pavimentada del anillo vial petrolero, lugar éste donde ocurrió el incidente del Tracto camión de Placas SRA 318 – Marca Sizu, con volcamiento lateral del tráiler de Placas R18415 – Marca Hércules transportando la grúa Marca Omega Serie 47105 de 65 toneladas, el día 3 de febrero de 2008, a eso de las 10:00 A.M. Resaltándose VICENTE SARMIENTO GELVEZ Economista Especializado Auxiliar de la Justicia. Carrera 29 A No. 22 A – 67, apto 2631, URC – Bogotá, D.C. – Cel 3144527702 Página 3 que desde este punto a la Isla 18 - Guando hay tan solo un (01) kilómetro escaso y, que, en la intercepción de las vías en referencia, la destapada tiene muy poco o nulo peralte hacia la izquierda e inclinación en el borde derecho de la misma (20° aproximadamente) y, se amplía aproximadamente por lo menos a veintiuno (21) metros – con un sobrecancho. 4.2.3.- Estado Del Clima: El día de la visita practicada por el Auxiliar de la Justicia el 12 de julio de 2014, se encontró en horas de la mañana, un día soleado, despejado, sin lluvias. Según reporte del clima obtenido del IDEAM, el día del incidente en estudio – 03 de febrero de 2008- , como los días anteriores y posteriores al mismo, en la zona del Campo de extracción de petróleo Guando – Vereda La Arabia del Municipio de Melgar, Tolima, se gozó de un buen clima y se tuvo días soleados, sin nubosidades y sin precipitaciones o lluvias, como se aprecia en el cuadro adjunto, descartándose que las vías estuviesen húmedas o lizas por esta razón. HORAS SOL Y LUNA EN MELGAR Calendario solar y lunar con los horarios de salida y puesta del sol y la luna Calendario astronómico Febrero de 2008 Otra fecha: Febrero Año: 2008 Ver calendario Día Fase Iluminación Salida Luna Puesta Luna Salida Sol Puesta Sol Horas de Sol 135.35% 01:29 13:35 6:14 18:10 11:56 2 26.59% 02:20 14:26 6:14 18:10 11:56 3 18.58% 03:13 15:20 6:14 18:11 11:57 4 11.62% 04:06 16:14 6:14 18:11 11:57 5 6.01% 04:57 17:07 6:14 18:11 11:57 6 2.09% 05:47 17:59 6:14 18:11 11:57 Tomado de: <http://www.tutiempo.net/melgar.html?datos=calendario#Calendario> 4.3.-

CIRCUNSTANCIAS DE TIEMPO MODO Y LUGAR DEL ACCIDENTE: 4.3.1.- PETROBRAS S.A. tiene a su cargo la explotación y operación de los pozos petroleros ubicados en la Zona Del Campo De Extracción De Petróleo Guando – Vereda La Arabia del Municipio de Melgar, Tolima 4.3.2.- PETROBRAS S.A. contrató con la firma INDEPENDENCE DRILLING S.A. el suministro y operación de un equipo con destino a los pozos a su cargo. 4.3.3.- La firma INDEPENDENCE DRILLING S.A a su vez subcontrata a la Empresa SERVICIOS INTEGRALES DE TRANSPORTE, SITRAMAR S.A, con el objeto de coadyuvar el desarrollo del Contrato suscrito con PETROBRAS. 4.3.4- Por las anteriores circunstancias, la Empresa SERVICIOS INTEGRALES DE TRANSPORTE, SITRAMAR S.A. en el mes de junio de 2007, suscribe contrato y recibe en arrendamiento de la Firma RUIZ FAJARDO INGENIEROS ASOCIADOS S.A.S. dos (02) grúas de sesenta y cinco toneladas (65) cada una, para ser VICENTE SARMIENTO GELVEZ Economista Especializado Auxiliar de la Justicia. Carrera 29 A No. 22 A – 67, apto 2631, URC – Bogotá, D.C. – Cel 3144527702 Página 4 operadas en los pozos petroleros del Campo Guando, ubicados en el Municipio de Melgar (Tolima); pozos éstos a cargo de la Petrolera PETROBRAS S.A. 4.3.5- El día 03 de febrero de 2008, a pocos pasos de la ISLA 18 – Campo Guando, previa orden verbal dada por el Ing. Mauricio Pulido, Supervisor de Operaciones de SITRAMAR S.A., el conductor del tracto camión de Placas SRA 318 con cama

baja hidráulica, propiedad de SITRAMAR S.A., junto con el operario de la Grúa P&H OMEGA, a cargo de SITRAMAR S.A, (producto del contrato de arrendamiento suscrito con RUIZ FAJARDO INGENIEROS ASOCIADOS S.A.S), embarcan en el tráiler del tracto camión en referencia, la grúa en comento, a eso de las 09:30 A.M, rumbo a la ISLA 03 – Campo Guando. 4.3.6- De ISLA 18 a la ISLA 03 del Campo Guando, escasamente hay tres (03) kilómetros de recorrido, el cual debe realizarse por un tramo carretable destapado – bien afirmado (sub base), de siete (07) metros de ancho, de aproximadamente un (01) kilómetro, hasta encontrar la terciaria pavimentada del anillo vial petrolero, que a través de dos (02) kilómetros de terreno ondulado - pendientes y subidas permite llegar a la ISLA 03. 4.3.7. El día domingo, 03 de febrero de 2008, el Tracto camión de PLACAS SRA318 con cama baja de Placas R18415, con la Grúa P&H OMEGA encima, como carga, recorre cuando mucho un (01) kilómetro, desde la Isla 18 - Guando, pasando por el carretable destapado – bien afirmado (sub base), de siete (07) metros de ancho aproximadamente, subiendo una pendiente moderada, hasta alcanzar un tramo de vía recta plana de iguales características específicas, para desembocar en la terciaria pavimentada del anillo vial petrolero. 4.3.8.- En la intercepción de las vías (la destapada, que en los actuales momentos tuvo su origen en la ISLA 18 y la Vía Terciaria Pavimentada); la destapada tiene muy poco o nulo peralte hacia la izquierda e inclinación en el borde derecho de la misma (20° aproximadamente) y, en ese espacio se amplía en por lo menos a veintiuno (21) metros aproximadamente – por sobrepaso. 4.3.9.- Al salir de este lugar (La intercepción de las vías ya descrito), el conductor del tracto camión de Placas SRA 318 realiza un giro inadecuado para tomar la curva, ocurriendo el incidente del Tracto camión, generándose el volcamiento lateral del tráiler con la grúa el día 3 de febrero de 2008, a eso de las 10:00 A.M. 4.3.10.- En charla sostenida con el operador de la Grúa, éste manifiesta que, momentos antes del insuceso estaba sobre la vía pavimentada realizando la función de “paletero” y previno al conductor de no realizar esa maniobra tan cerrada y, por el contrario, le advirtió de la necesidad de cómo realizar el giro para tomar la vía, abriéndose mucho más, implicando que debía ampliar su radio de acción para entrar de la vía destapada a la vía pavimentada (por lo menos en ángulo de maniobra de 90°) para poder seguir con rumbo a la Isla 03 - Guando, pero, que éste no le prestó atención y que al contrariado, lo que hizo fue alardes de su experiencia como conductor. 4.3.11.- Tal giro, llevando encima un equipo voluminoso, sesenta y cinco (65) toneladas de pesos, en una vía de poco o nulo peralte, generó el volcamiento lateral del tráiler del tracto camión de Placas SRA 318 con su carga, lo mismo que, desencadenó el hecho que el King Ping de la cama baja se saliera de la Quinta Rueda; sufriendo la grúa con el volcamiento entre otros: daños materiales en la estructura de la cabina de mando; el tornamesa; los soportes de las vigas estabilizadoras; en los soportes de amarre, pack del computador; polea de soporte auxiliar; potenciómetros, etc. } VICENTE SARMIENTO GELVEZ Economista Especializado Auxiliar de la Justicia. Carrera 29 A No. 22 A – 67, apto 2631, URC – Bogotá, D.C. – Cel 3144527702 Página 5 4.4.- Valoración De Documentos Y Pruebas. Ante todo, el Auxiliar de Justicia deja constancia y manifiesta que, lo ideal para la valoración de pruebas y circunstancias generadoras de los hechos de un siniestro o incidente, debe darse de manera inmediata, para así determinar objetivamente la relación causa – efecto. Sin embargo, del análisis del material probatorio obrante en el expediente; de la inspección ocular al sitio de los acontecimientos; de los diálogos sostenidos con terceras personas (Juan Carlos Laverde: Gerente de la Firma Ajustadores Públicos Ltda., Consultores de Seguros; José Francisco Peña: Operador de Grúa) y sobre la base que construyese el Árbol de Causas o Diagramas, se puede observar una conjunción de eventos, que desencadenan el incidente relacionado con el volcamiento lateral de la Grúa P&H OMEGA, y, del Tráiler de Placas R18415 – Marca Hércules, que era movilizaba por el tracto camión Marca Sizu de

Placas SRA 318; los dos últimos propiedad de la firma SITRAMAR.S.A. 4.4.1. Causas intervinientes en la Generación del Volcamiento. 4.4.1.1.- SITRAMAR S.A. y las demás Empresas responsables de la operación del Pozo Guando, violaron el principio de la planeación, de la administración y de la prevención del riesgo que deben guardar todas las actuaciones de la Industria Petrolera y de trabajos con equipos pesados, al permitir el tránsito del tracto camión de Placas SRA 318 movilizándolo la grúa P&H OMEGA con serie No.47105, sin practicar las más elementales normas de la seguridad industrial, como la no presencia y liderazgo en el sitio del Supervisor a cargo de la actividad; la supervisión o inspección respectiva del vehículo transportador; del embarque de la carga pesada y voluminosa; la disposición de un vehículo escolta o acompañante; señalización del vehículo y de la carga; paletos y/o auxiliares, etc., más en una zona que, a pesar de pertenecer al sector rural, el sábado 12 de julio de 2014, el Auxiliar de la Justicia pudo determinar la existencia de un tránsito regular de vehículos de pasajeros, de motorizados y peatones residentes y/o trabajadores del sector. No seguir estos Procedimientos, implica que por lo menos no se contaba con el Permiso de trabajo en caliente; que no se elaboró un procedimiento específico para el embarque y movimiento de carga pesada, establecido por el Ministerio de Tránsito y Transporte Colombiano según Resolución 004959 de 2006 (noviembre 8), la Ley 769 de 2002 y en la Resolución número 004100 del 28 de diciembre de 2004, ni tampoco con base a los “ Instructivos de seguridad” de los que dispone o debe disponer PETROBRAS para este tipo de movilizaciones intra Islas – del Campo Petrolero Guando, muy a pesar que hay avisos de señalización en el área exigiendo que se deben guardar las más elementales medidas de seguridad y protección personal, como se registra en las fotos adjuntas. Por las circunstancias de modo, tiempo y lugar, se infiere que el domingo 03 de febrero de 2008, en el Campo Petrolero Guando hubo una improvisación y/o un apremio para el traslado de la Grúa P&H OMEGA, debido que la requerían en la Isla 03, distante a solo tres (03) kilómetros de la Isla 18. Esta grúa ya había sido movilizada entre pozos o islas por sus propios medios. Llevar la Grúa rodando por sus propios medios de la Isla 18 a la Isla 03, por las vías ya descritas, representaba un tiempo promedio de dos (02) o tres (03) horas de camino; muy por el contrario, transportarla en un tracto camión – cama baja, significaba cuando mucha media (1/2) hora de recorrido. Se destaca que esta Grúa se fue traída desde Cali y puesta en el Municipio del Melgar (Tolima) en la Zona de Guando en Cama baja, y, que fue movilizadada en este Campo Petrolero varias veces, de una Isla a otra por sus propios medios, según versión del mismo Operador de la Grúa, Señor Peña. VICENTE SARMIENTO GELVEZ Economista Especializado Auxiliar de la Justicia. Carrera 29 A No. 22 A – 67, apto 2631, URC – Bogotá, D.C. – Cel 3144527702 Página 6 4.4.1.2.- Inadecuada Maniobra; Falta De Experiencia; Exceso de confianza; falta de percepción de riesgo y pérdidas del Conductor de tracto camión de Placas SRA 318: Llama la atención el hecho que, el conductor a pesar de estar certificado y con varios años en el oficio; a pesar de la advertencia del operador de la grúa, siguió tomando la curva muy cerrada, lo que se constituía en su momento como una maniobra peligrosa, más cuando se transita sobre una vía que presenta deficiencias de diseño y peralte, indicándonos su exceso de confianza y la falta de conocimiento de las más elementales normas de percepción de riesgo y pérdidas. Para el Conductor del Tracto camión, el día 03 de febrero de 2008, era conveniente y necesario, con la mayor precaución del caso, para entrar de la vía destapada, por donde circulaba, a la vía pavimentada, realizando una maniobra de por lo menos 90°, ampliando su radio de acción, aprovechando así el sobrepaso existente en la vía, para tomar y proseguir con rumbo a la Isla 03 – Guando, con el objeto de llevar a feliz término la tarea encomendada por su Jefe, el Ingeniero Mauricio Pulido, Supervisor de Operaciones de SITRAMAR S.A., pero éste no atendió la advertencia de su colaborador del momento, tomando la decisión de

realizarlo de acuerdo a su buen saber y entender, teniendo como resultado el volcamiento y daño de la carga que transportaba, la Grúa que SITRAMAR S.A. había arrendado a RUIZ FAJARDO INGENIEROS ASOCIADOS S.A.S. y tenía bajo su responsabilidad, cuyo destino final en ese momento, ese día 03/02/08 era la Isla 03 – Guando. 4.4.1.3.- Desprendimiento De La Quinta Rueda: Del informe de reporte del incidente realizado por PETROBRAS con destino al Juzgado 22Civil del Circuito de Descongestión de fecha abril 28 de 2014, que obra en el expediente, se infiere que el King ping y la quinta rueda no estaban en óptimas condiciones, pues de haber sido así, no se hubiese soltado la mordaza. Es posible que se presentase falta de mantenimiento en la misma quinta rueda; un alto margen de tolerancia en la mordaza y un alto desgaste del King Ping que obligaban su cambio, implicando que los arranques fuertes del vehículo al ponerlo en marcha o los cambios bruscos de revolución de la caja de cambios, más el volumen y peso de la carga; más la ubicación del peso de la carga en el tráiler con relación a la ubicación de la quinta rueda, más la dudosa maniobra realizada sobre una vía que tiene poco o nulo peralte, ayudaron para que el peso y el centro de gravedad de la carga se concentraran en un lugar que originaran el desprendimiento del King Ping de la quinta rueda, y, por lo tanto el volcamiento del tráiler y su carga. El margen de probabilidad que se suceda un incidente de esta naturaleza con un vehículo en marcha es muy bajo, más si se siguen los estándares de mantenimiento establecidos por las normas internacionales ISO 1726 o su homologación nacional, por ello, llama la atención que se presente en un vehículo que ha debido ser revisado previamente por el Supervisor y responsable de la actividad en su momento, al inicio de una operación relativamente riesgosa o de cuidado. Según el Manual “Tractocamiones, quinta rueda 4” elaborado por la Empresa SCANIA, “ISO 1726 es una norma internacional que establece las propiedades de la ubicación de la quinta rueda, además de las necesidades de espacio para el semirremolque”. 4.4.1.4.- Condiciones de la Vía: Las condiciones técnicas de la vía, con relación al diseño y construcción de peraltes, por lo menos en el sitio en que se presentó el incidente en estudio no es de las mejores; no existe una demarcación de los puntos críticos de riesgo de accidentes de tránsito localizados en la ruta Isla 18 á Isla 03 del Campo Petrolero Guando que utiliza PETROBRAS para la movilización de los diferentes equipo de transporte a su servicio, lo mismo que se carece o son escasas VICENTE SARMIENTO GELVEZ Economista Especializado Auxiliar de la Justicia. Carrera 29 A No. 22 A – 67, apto 2631, URC – Bogotá, D.C. – Cel 3144527702 Página 7 las señales para la protección de los usuarios de la vía y la prevención de accidentes de tránsito, circunstancia que pudo incidir en los hechos acaecidos el día 03 de febrero de 2008, con relación al volcamiento lateral de la Grúa cuando era transportada en el tracto camión de Placas SRA 318 CONCLUSIÓN: La falta de planeación, de administración y prevención del riesgo, más la infortunada maniobra del conductor al entrar a la vía terciaria pavimentada y, muy probablemente el estado de la cama baja, sumado al diseño de construcción y peralte de la vía destapada que tiene su origen en la ISLA 18 del Campo Guando, concurren como factores determinantes, en un momento desafortunado, como causantes directos del insuceso acaecido el día 3 de febrero de 2008, al cual se ha hecho referencia y es objeto de esta concepto pericial, cayendo la responsabilidad principalmente sobre la Empresa SITRAMAR S.A, al ser la responsable del desarrollo de la actividad del transporte de la Grúa P&H OMEGA del sitio denominado ISLA 18 á ISLA 03; al ser propietaria del tracto camión de Placas SRA 318 y de la cama baja de Placas R18415 – Marca Hércules; al ser la contratante del conductor del tracto camión en referencia y la responsable de la Grúa P&H OMEGA en ese momento, a través del contrato de arrendamiento existente entre SITRAMAR S.A. y RUIZ FAJARDO INGENIEROS ASOCIADOS S.A.S Dejo así rendido el concepto correspondiente. Del Señor

Juez, Atentamente, VICENTE SARMIENTO GELVEZ C.C. N.º 13.371.396,
Convención (N de Sder) Economista Especializado

Razones más que suficientes para darle el valor correspondiente Maxime cuando en la elaboración del informe participaron empleados de la SOCIEDAD SITRAMAR S.A. demandada en la presente acción.

TERCERO análisis integral.

Frente al total desacuerdo con la sentencia dictada el día 20 de Mayo de 2022, es menester señalar que la decisión del a quo no tuvo en cuenta como fundamento primigenio el principio general del derecho que dice y señala que EL CONTRATO constituye y ES LEY PARA LAS PARTES, siendo indebidamente analizado, desatendido sustancial y literalmente conforme y según la intención de las partes así como su literalidad igualmente siendo el fallo esencialmente y notoriamente subjetivo olvidando el estudio literal y contentivo del contrato.

Evidentemente el contrato suscrito giro en torno al traslado de la maquina resulta probado con las pruebas trasladadas que el mismo, se realizó conforme al contrato poniéndose la maquina a disposición de Sitramar dentro del campo petrolero cuando, la cual fue recibida y aceptada por el demandado Sitramar

En mérito de lo anterior no se explica porque la juez indebidamente se confunde enteramente al señalar que el demandante Tulio José Ruiz Ramírez hoy demandante posee obligación alguna con los traslados internos que se realicen de la maquina dentro de dicho campo petrolero inclusive olvidando sin reparo alguno que la maquina se siniestro sin estar en operación siendo transportada o movilizada Bajo decisión y responsabilidad especifica de la demandada Sitramar.

Estableció su obligación, por lo que debe prevalecer la literalidad e intencionalidad de las partes pues fue pactado de común acuerdo y no como erróneamente lo planteó el juez AQUO

Razones suficientes para que la honorable Sala Civil Del Tribunal Superior De Cundinamarca, revoque la sentencia recurrida y en su lugar elabore un fallo de reemplazo concediendo cada una de las pretensiones de la demanda de acuerdo con lo que verdaderamente resulto probado.

DAVID ALFONSO BECERRA FARIETA

ABOGADO ESPECIALISTA, DERECHO CIVIL, PENAL SEGUROS Y R. C. E.

Muy cordialmente

De los Honorables Magistrado;

David Becerra

DAVID ALFONSO BECERRA FARIETA.

C.C. 79.844.589 de Bogotá.

T.P. 143.262 del C.S. de la J.

Apoderado demandante.

Y

Eduardo Ospina Rodriguez

EDUARDO OSPINA

C.C.79.800.284

T.P.182.914 C.S de la J

APODERADO DEMANDANTE

DAVID ALFONSO BECERRA FARIETA

ABOGADO ESPECIALISTA, DERECHO CIVIL, PENAL SEGUROS Y R. C. E.

CARRERA 12 No 22 -63 OF 201

Movil 315 8046524

E-mail : becerrafad@yahoo.es

BOGOTA - COLOMBIA