**RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO CINCUENTA CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ**

Bogotá D.C, diecinueve (19) de abril de dos mil veintidós (2022)

Ref. **PROCESO ORDINARIO** No 110013103 **026 2014 00618 00.**

De. **JOSE DANIEL OCAMPO CAMACHO, DANIEL ALEJANDRO OCAMPO CUERVO y GLADYS ESPERANZA OCAMPO CAMACHO.**
Contra. **TRANS INHECOR X – TIX S.A, TRANS CARGA LA SERRANÍA LTDA, EXXONMOBIL DE COLOMBIA S.A, HELM BANK S.A. ALLIANZ SEGUROS S.A. (Llamado en garantía) y GERMAN CORREDOR ROMERO (denuncia pleito).**

Procede el despacho a emitir la **SENTENCIA** que en Derecho corresponda, en el trámite del presente proceso ordinario de la referencia.

ANTECEDENTES

1. Pretensiones

A través de su apoderado judicial **JOSE DANIEL OCAMPO CAMACHO, DANIEL ALEJANDRO OCAMPO CUERVO y GLADYS ESPERANZA OCAMPO CAMACHO,** demandan la declaratoria de responsabilidad civil e indemnización de perjuicios en cabeza de los demandados **TRANS INHECOR X – TIX S.A., TRASCARGA LA SERRANÍA LTDA, EXXONMOBIL DE COLOMBIA S.A, HELM BANK S.A.,** por los daños y perjuicios sufridos, con ocasión del accidente de tránsito ocurrido el día 1° de junio de 2011, cuando el Sr Ocampo Camacho, conducía el vehículo de placas SYU-628 y el remolque R24126, quien producto de dicho suceso sufrió *trauma cervical y de tórax.*

Consecuencialmente a esta principal, se solicita el pago de una indemnización por perjuicios morales y materiales conforme al siguiente esquema:

A favor de **JOSE DANIEL OCAMPO CAMACHO** \$39.000.000 y \$900.000 mensuales de forma vitalicia como daño emergente-; \$1.750.000 mensuales hasta la data de vida probable como lucro cesante futuro; 100 smlmv como daño moral; 100 smlmv como daño vida relación y 100 smlmv por daño a la salud.

A favor de **DANIEL ALEJANDRO OCAMPO CUERVO y GLADYS ESPERANZA OCAMPO CAMACHO** las siguientes cantidades \$100 smlmv como daño moral y 100 smlmv como daño vida relación.

2. Hechos

Relataron que el 31 de mayo de 2011 conducía el Sr. José Daniel Ocampo un tractocamión y un tráiler de placas SYU 628 y R24126 como conjunto articulado, al servicio de TRANS INHECOR X TIX S.A. cargado con combustible a nombre de EXXONMOBIL DE COLOMBIA S.A. con destino a la sociedad MOTO PLANTAS BRISTOL en campo Rubiales en el municipio de Puerto Gaitán – Meta.

Narran a lo largo del líbello habría tenido origen en *“las averías y precaria situación mecánica del vehículo en el cual se movilizaba, así como al exceso de peso*

en la carga transportada”, la modificación de “los acoples del tractocamión para que fueran compatibles con los del semiremolque”.

Frente al peso destacó que el cargue del ACPM, se hizo en altas horas de la noche sin practicar la respectiva revisión y se presentó un sobrepeso en 610 Kg conforme se indicó en el recibo de pesaje No. 2178245 que fue objeto del informe de infracciones No. 349389.

Luego de impuesta la sanción el señor Ocampo Camacho continuó su trayecto a una velocidad de 10 a 15k/h, no obstante, los frenos no respondieron de manera adecuada pues al accionarlos, la aguja indicadora de presión bajó a ½ y al usarlos nuevamente la presión bajó a ceros.

Expone que a consecuencia del accidente sufrió afectaciones físicas del señor que le ha dejado una pérdida de capacidad laboral del 88.65%

Finalmente, precisa que el tracto camión es de propiedad de HELM BANK, se encuentra afiliado a TRANSCARGA LA SERRANÍA.

3. Actuación procesal y Respuesta de las demandadas

Admitida en debida forma la demanda en auto del 16 de febrero de 2015 (fl. 150) y una vez notificado el extremo pasivo se opusieron a las pretensiones de la demanda en los siguientes términos:

EXXONMOBIL DE COLOMBIA S.A.: Formuló como tales “ausencia de responsabilidad por parte de ExxonMobil al no estar involucrada en el accidente acaecido y no tener la guarda del tractocamión artículo”, “ausencia de nexo causal entre el peso del vehículo y los daños alegados en la demanda”, “no se encuentra demostrado que una falla mecánica del cabezote del tractocamión de placas SYU 628 fue la causante del accidente acaecido”, “culpa exclusiva de la víctima” y “inexistencia y/o sobreestimación de los perjuicios reclamados”.

Como sustento de sus oposiciones indicó que no es propietario del tractocamión y la guarda del tráiler del que si es propietario fue entregada a TIX en virtud del contrato de comodato suscrito con dicha empresa.

Destaca frente a la carga del ACPM, que se hizo conforme a la información entregada por TIX y que si hubo exceso de peso se debe a la falta de atención de la empresa transportadora.

Agregó que el accidente tuvo lugar por la colisión del tractocamión con otros dos vehículos y por manejar con exceso de velocidad.

Frente a los perjuicios reclamados, planteó que eran excesivos.

Finalmente, llamó en garantía a **TRANS INHECOR X – TIX S.A.** (cuaderno 2).

TRANS INHECOR X – TIX S.A., formuló como excepciones previas “inepta demanda por falta de los requisitos formales e indebida acumulación de pretensiones”, “caducidad de la acción. Prescripción” y “falta de legitimación en la causa” los cuales fueron oportunamente resueltos en forma desfavorable (35-36 cuad. 3 y 3-7 cuad. 6).

Como excepciones de fondo en adición a los antes elevados invocó “ausencia de responsabilidad de la demandada”, “culpa exclusiva de la víctima”, “falta de

compromiso del demandante”, “falta de diligencia y cuidado del demandante”, riesgo profesional”, “imputabilidad solo del Conductor Ocampo Camacho por el riesgo creado”, “incumplimiento de las obligaciones de seguridad”, “ausencia de solidaridad” e “inexistencia de la obligación contractual”.

En síntesis planteó la falta de cuidado del conductor y el incumplimiento de los estatutos de dicha compañía, pues aquel desatendió al iniciar su viaje, el debido descanso.

No obstante indicó que el señor Ocampo Camacho fue contratado por Trans Agregados el Diamante y no por TIX para transportar dicha carga. (fl. 468-482)

HELM BANK S.A.: Alegó *“falta de legitimación en la causa por pasiva”* por cuanto el automotor de placas SYU 628 fue entregado mediante contrato de leasing No. 102867 al señor Ilamó German Corredero Romero por lo cual lo denunció en pleito, permaneciendo este último silente pese a su oportuna vinculación.

La misma entidad financiera, llamó en garantía a **ALLIANZ SEGUROS S.A.**, quien en su oportunidad formuló como medios de oposición *“falta de legitimación de Helm Bank en llamamiento en garantía por no ser parte del contrato de seguro No. 14261372”, “falta de ausencia de cobertura de la póliza No. 14261372 frente a los hechos de la demanda”, “ausencia de prueba de la responsabilidad de Helm Bank S.A., en los hechos de la demanda”, “aplicación de deducible pactado y límite de cobertura en la póliza No. 14261372”, “compensación y nulidad relativa”.* Para sustentar sus excepciones precisó que en el contrato de seguro el tomador es tomador German Corredor Romero, quien a su vez es beneficiario, no siendo parte Helm Bank.

En cualquier caso agregó que el contrato de seguro tiene serie de exclusiones de responsabilidad y un monto máximo asegurable con pago de deducible que deben tenerse en cuenta en caso de una sentencia favorable a la activa.

TRANSCARGA LA SERRANIA: pese a que contestó la demanda, lo hizo de forma extemporánea.

Integrada la litis, resueltas las excepciones previas y una vez corrido el traslado de los medios exceptivos se procedió a fijar fecha y hora para llevar a cabo la audiencia que trata el artículo 101 del C. G. P. (fl. 646), la cual se celebró en dos fechas el 5 de febrero y el 27 de septiembre de 2021, última data en la que se decretaron pruebas, convocando a la audiencia de que trata el artículo 373 del C. G. P.

La mentada diligencia se llevó a cabo el día 1 de abril de 2022 y una vez evacuadas las pruebas decretadas se escucharon los alegatos de conclusión quienes argumentaron:

El extremo demandante, insistió el Sr. Campos fue contratado por TIX a través de su representante legal y no otro, que fue esa sociedad la que le facilitó el vehículo involucrado en el accidente.

Destaca la contradicción en que incurrió el representante legal de la empresa en su interrogatorio de parte, pues mientras que en la contestación a la demanda plantearon un vínculo entre el demandante y la empresa Trans Agregados el Diamante, en su declaración mencionó que el vínculo sería con el Sr. Germán Corredor.

Sobre las causas del accidente refirió una multiplicidad de eventos: “daños internos”, “ruptura de mangueras”, “sobrepeso”, “el tipo de carga”, “calzada pendiente”, “vía húmeda”, a su vez que resalto la rápida reacción del conductor al estrellarse contra la montaña para evitar un mayor daño.

Descarta el evento de fatiga como causa del accidente pues llevaba solo 2 o 3 horas de viaje y que se inició el trayecto una vez cargado el vehículo pues así fue la instrucción.

Frente al exceso de peso, cuestionó si acaso no era Tix quien tenía la responsabilidad sobre ello.

Reparó también en la falta de control por parte de Tix en la operación, argumentando que si había equipos de monitoreo, alarmas, porque razón el supervisor no le exigió al demandante detener el vehículo, lo que en su exposición le atribuye a la necesidad de llevar la carga a su destino, destacando lo expuesto por una de las testigos quien refirió que el combustible tenía que entregarse a las 24 horas o si no, la orden se anulaba.

Planteó que no hubo por parte del conductor exceso de velocidad y destaca la ausencia de huellas de frenado.

Tix S.A. refirió que ni los elementos de la responsabilidad civil extracontractual, ni de la contractual, se encontraban acreditados, sobre la segunda insistió en la inexistencia de vínculo contractual “directo” entre la empresa y el demandante, pero aun cuando se tuviere acreditado ese supuesto, tampoco hay incumplimiento, en contraste adujo que el actor desconoció estándares dados por la compañía pues pasó por alto la jornada de trabajo y los periodos de descanso requeridos, jornada que iniciaba desde el momento de encendido del motor del vehículo para realizar arreglos, movilización a la planta y cargue, lo cual encuentra respaldo en todos los testimonios recibidos. Que fue el conductor del vehículo bajo su propio riesgo quien omitió las instrucciones e inicio el viaje en horas de la noche fuera de su jornada lo cual fue aceptado por el en su interrogatorio. Que si bien la compañía contaba con un sistema de GPS solo “operaba ante una consulta activa de un funcionario”; de manera que se presenta es una culpa exclusiva del conductor. Agregó que el vehículo estaba en perfectas condiciones y había sido revisado días antes; que la causa del accidente no era el exceso de peso, pues pese a la restricción de peso para algunas carreteras, en este caso el tractocamión podía en todo caso soportar inclusive una mayor carga a la que transportaba el día del accidente.

Refirió un exceso de velocidad, dado que las capacitaciones dadas al conductor, indicaban una velocidad máxima de 25 kilómetros, superada de acuerdo con los registros de GPS allegados al proceso y que demandó un mayor uso de los frenos de pedal, provocándose un recalentamiento de frenos siendo esto lo que provocó el accidente.

Pero además destacó que el conductor tuvo la posibilidad de parar el vehículo en el trayecto y no lo hizo, en razón a que el mismo consideró que ese exceso de carga no representaba peligro, pero enfatizó la inexistencia de un nexo de causalidad entre ese exceso de peso y el accidente.

Finalizó su alegato, indicado que tampoco está probado el daño, de un lado porque ha recibido la atención en salud a través de su EPS y por otro lado al gozar de un beneficio pensional por invalidez, aunado a que no se demostró perjuicio moral.

Exxonmobil de Colombia hoy Primax de Colombia S.A. destacó su ausencia de responsabilidad dado que el servicio de transporte lo contrató con Tix S.A., por lo que no tenía la guarda del tractocamión del cual no era propietario, y aun cuando si lo es del tráiler, también se había desprendido de su custodia en tanto lo entregó en comodato a la misma empresa, luego ninguna injerencia tiene en el estado del vehículo, ni en el exceso de peso del carro que reportó la estación de peaje pues ninguna prueba así lo refiere, agregó que la carga transportada era adecuada de acuerdo a la información del peso del vehículo reportada por Tix S.A.

Coincidió con esta compañía en el hecho de que no obstante el exceso de peso, el tractocamión podía soportar la carga, pero aun cuando eso no fuera así, la responsabilidad recaería no en ella sino en Tix S.A., quien debía informar o actualizar el peso vacío del vehículo.

Destaco como causas del accidente las características de la vía, pues se trata de una pendiente saliendo de un túnel y estaba húmeda, sin que el vehículo presentara fallas mecánicas.

Frente al daño, señaló que los perjuicios patrimoniales por daño emergente no estaban demostrados, en tanto que no existía una relación de gastos o sus soportes y en contraste el demandante reconoció que habrían sido cubiertos por su EPS; sobre el lucro cesante cuestionó que no se conocen los parámetros para fijar su monto, que no hay prueba del ingreso del demandante quién además goza de una pensión por invalidez.

Frente al perjuicio extrapatrimonial planteó que bajo diferentes denominaciones se estaban reclamando un mismo tipo (daño a la vida de relación y el daño a la salud).

Helm Bank S.A. hoy Banco CorpBanca, planteó también ausencia de responsabilidad por no tener bajo su cuidado el vehículo pese a ser su propietario, dado que se desprendió de su guarda desde el año 2006 con ocasión del contrato de leasing que suscribió con Germán Corredor.

La llamada en garantía Compañía de Seguros S.A. planteó que el accidente tuvo como causa la imprudencia del demandante quien de acuerdo con las pruebas testimoniales no descansó. Frente a la póliza destacó que quien lo llamó en garantía no es parte del contrato de seguro.

Acto seguido el despacho dictó el sentido del fallo, que en la fecha se profiere.

CONSIDERACIONES

PRESUPUESTOS PROCESALES

Ningún reparo debe formularse esta judicatura en lo atinente a los presupuestos del proceso como quiera que la competencia para conocer de la suerte de la acción, le está adscrita en primera instancia a la especialidad y grado a la que pertenece este Juzgado, los litigantes ostentan tanto capacidad procesal como para ser parte y, por último, la demanda es apta formalmente.

PROBLEMA JURÍDICO

El problema jurídico principal a que se contrae la litis, es determinar si se cumplen los presupuestos sustanciales y probatorios, para que se configure la Responsabilidad civil de los demandados TRANS INHECOR X – TIX S.A, TRANCARGA LA SERRANÍA LTDA, EXXONMOBIL DE COLOMBIA S.A. y HELM BANK S.A. por el accidente ocurrido el 1° de junio de 2011 en la vía Bogotá Villavicencio, presuntamente ocasionado por la falla en los frenos del automotor de placas SYU-628, el sobre peso de la carga transportada en el remolque R24126 y una indebida modificación de los acoples para adaptar el remoque al cabezote; todo lo que causó lesiones al señor José Daniel Ocampo Camacho.

En caso de superar afirmativamente el anterior cuestionamiento, se impone verificar si se abre paso o no la reclamación de perjuicios en los términos planteados.

Y finalmente habrá lugar a resolver la denuncia del pleito realizada en contra de German Corredor Romero y el llamamiento en garantía efectuado por Helm Bank S.A.

PRESUPUESTOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

Se ha señalado por la doctrina moderna, que son fuentes de las obligaciones el negocio jurídico, el daño, el enriquecimiento sin causa y la ley. Comprendiendo dentro del negocio jurídico el contrato y el cuasicontrato; y dentro del daño el delito y el cuasidelito.

La responsabilidad civil, es fuente de obligaciones, ya que quien ha ocasionado un perjuicio a otro, debe reparar las consecuencias derivadas del mismo.

Se ha considerado que para que se pueda hablar de responsabilidad civil, se requiere acreditar tres elementos: *a. Que ocurra un hecho que genere un daño o perjuicio; b. Que exista culpa atribuible al causante del daño; y por último, c. Que exista un nexo de causalidad entre el hecho culposo y el daño.*

No obstante, estos elementos que algún sector de la doctrina ha considerado comunes a ambos regímenes de responsabilidad contractual y extracontractual, tienen claras diferencias pues mientras que en la contractual la responsabilidad debe mirarse según las obligaciones pactadas en la convención incumplida, en la segunda en líneas generales se revisa la conducta generadora del daño.

En sentencia CSJ SC5170-2018 precisa la Corte Suprema de Justicia

(...) en relación con la diferencia que existe entre las responsabilidades contractual y extracontractual sostuvo:

«En múltiples ocasiones la jurisprudencia de la Corte ha reiterado la notoria diferencia que existe entre la culpa contractual y la aquiliana, fundamentalmente en cuanto a su origen y trato jurídico, pues la primera tiene por vengero el incumplimiento de una obligación convencional al paso que la segunda nace con prescindencia de todo vínculo contractual y tiene lugar cuando una persona, con motivo de una conducta ilícita (dolosa o culposa), le irroga daño a otra.

(...)

Por tal virtud, se ha dicho que la diferente naturaleza de ambas responsabilidades explica y justifica que el legislador las haya reglamentado de manera distinta y separada, en tal forma que los principios legales o reglas establecidas para la una no pueden indistintamente aplicarse a la otra. En efecto, la Corte ha sostenido que "dado el distinto tratamiento que el estatuto civil da a una y a otra en títulos diversos del mismo y la manifiesta diferencia que hay entre ellas (la culpa contractual y la aquilina), no ha aceptado que se puedan aplicar a la culpa contractual los preceptos que rigen la extracontractual, ni al contrario, sino que cada una se regule por las disposiciones propias" (Cas. Civ. De 17 de junio de 1970, CXXXIV, 124)» (CSJ SC de 30 de mayo de 1980).

Entonces si se trata de responsabilidad contractual es necesario demostrar *«i) existencia de un contrato válidamente celebrado; ii) incumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del demandado iii.) Un daño producto de ese incumplimiento y iv) deberá determinarse la causalidad entre el incumplimiento y el daño.*

Frente a la responsabilidad contractual, oportuno memorar que a voces del artículo 1602 del Código Civil, *“Todo contrato legalmente celebrado es una ley para los*

contratantes" y, por tanto, mientras el acuerdo no sea invalidado por causas legales o por la mutua voluntad de los contratantes (parte final de la misma norma), se impone para ellos el deber de su cumplimiento, lo que deberán hacer de buena fe quedando obligados no sólo a lo que reza el contrato sino también a todas las cosas que emanan de la naturaleza de la obligación o que la ley declare como pertenecientes a ella (art. 1603 ib.).

A su vez, el artículo 1609 de la misma obra informa que *"En los contratos bilaterales ninguno de los contratantes está en mora dejando de cumplir lo pactado, mientras el otro no lo cumpla por su parte, o no se allane a cumplirlo en la forma y tiempo debidos"*, y bajo el entendimiento de que son contratos bilaterales aquellos en que *"las partes se obligan recíprocamente"* (art. 1496 ib).

Mientras que si de extracontractual se trata, deberán observarse las regulaciones traídas por nuestra legislación civil: i. artículos 2341 a 2345, los principios generales de la responsabilidad por el *hecho personal*, tradicionalmente conocido con el nombre de responsabilidad directa. ii. Cánones 2346, 2347, 2348, 2349 y 2352, que regulan la responsabilidad por el *hecho de personas bajo el cuidado o dependencia de otra*; iii. preceptos 2350, 2351, 2353, 2354, 2355 y 2356, trata la responsabilidad por el hecho de *las cosas animadas o inanimadas y por actividades peligrosas*.

Las acotaciones anteriores se traen a cuento porque en las pretensiones principales de la demanda, los demandantes no precisaron el tipo de responsabilidad alegada respecto de cada demandado y solo lo hacen a la hora de formular las pretensiones subsidiarias.

Pero lo cierto es que esta falta de calificación del tipo de responsabilidad en la pretensión principal de la demanda, no puede sacrificarla, por el contrario, le corresponde al juez en virtud de las pruebas obrantes en el proceso determinar según el vínculo que ate a los litigantes, determinar bajo cuál de las modalidades ya enunciadas, debe resolverse si hay o no responsabilidad.

Ahora, nada impide que en un mismo proceso puedan concurrir las dos modalidades de responsabilidad, cuando existe como en este caso múltiples demandantes y demandados.

Así lo ha explicado la Corte Suprema de Justicia entre otras sentencias en la SC780 DE 2020

"En tal virtud, nada obsta para que un demandante acumule en una demanda varias pretensiones contra uno o varios demandados, o que varios demandantes acumulen pretensiones contra uno o varios demandados; siempre que se cumplan los requisitos que exige el artículo 82 del Código de Procedimiento Civil (artículo 88 del Código General del Proceso).

Desde un punto de vista procesal, es posible que las pretensiones de un demandante se decidan conforme al régimen de la responsabilidad contractual y las de otro demandante se ventilen bajo la extracontractual, pues nada impide que ambas pretensiones se acumulen en el mismo proceso.

De igual modo, un único demandante puede acumular en una misma demanda una pretensión contractual y otra extracontractual cuando ejercita una acción hereditaria de origen contractual y una acción de derecho propio de naturaleza extracontractual, tal como lo ha explicado esta Corte."

ANÁLISIS DEL CASO CONCRETO

De acuerdo a los contornos del caso, en la demanda se plantea que el Sr. José Daniel Ocampo conducía el tractocamión por instrucción de TRANS INHECOR X – TIX S.A, lo cual de entrada denota el planteamiento de un vínculo contractual que a su vez la demandada desconoce pues esta argumenta que la relación contractual del demandante no era con ella sino con Trans Agregados El Diamante Ltda. En contraste los otros dos demandantes, no alegan haber tenido una relación contractual con TIX S.A., sino lo que pretenden es el pago de unos daños extrapatrimoniales que surgieron por el accidente de tránsito que le causó graves daños a la salud a su familiar y por ende perjuicios a ellos de contenido extrapatrimonial.

No ocurre lo mismo con las demás demandadas EXXONMOBIL DE COLOMBIA S.A, HELM BANK S.A. y TRANSCARGA LA SERRANÍA LTDA pues ni la víctima en el accidente, ni sus familiares señalan tener alguna relación contractual con ellas, sino que las convocan por el hecho de ser propietarias de la carga, del tráiler y del vehículo, o por ser la empresa afiliadora respectivamente.

Por lo cual es indispensable dilucidar primero estos aspectos para determinar bajo que régimen de responsabilidad deben ventilarse las pretensiones de la demanda respecto de cada demandante y de cada demandada y de ahí su *legitimación en la causa* para comparecer al juicio.

Como primera medida se refiere por parte del señor José Daniel Ocampo Camacho, que la actividad de conducción se desplegaba en cumplimiento del requerimiento realizado por el señor Héctor Villota quien para el año 2011 era el representante legal y dueño de TRANS INHECOR X – TIX S.A., el cual, en virtud de su relación cercana para con el demandante y su amplia experiencia en la conducción de vehículos de carga de combustible, ante el desabastecimiento de transportistas, le solicitó realizara la movilización de combustible hasta Puerto Gaitán – Campo Rubiales, en el automotor SYU 628, lo que generó la relación del actor para con la sociedad citada.

Se sabe, que en efecto TIX S.A. en años anteriores había celebrado un contrato de Transporte de Combustible con EXXONMOBIL DE COLOMBIA S.A con el objeto de que aquella suministrara el servicio de transporte de combustible usando vehículos propios y/o alquilados, lo cual encuentra respaldo con el contrato celebrado entre estas dos compañías quienes además no desconocieron el vínculo jurídico que las une.

Ahora, ni de esta misma convención ni de cualquier otra documental se extrae que el demandante José Daniel Ocampo tuviere relación contractual con EXXONMOBIL pues entre otras, las obligaciones de TIX S.A. para con EXXONMOBIL era la consecución de los equipos para el transporte, así como la consecución de los conductores que ejecutarían esa labor a quienes también se comprometía a capacitar.

De entrada se descarta entonces que la responsabilidad alegada por los tres demandantes respecto de EXXONMOBIL pueda ventilarse por la senda de la responsabilidad contractual, por el contrario debe mirarse bajo el régimen de responsabilidad civil extracontractual por actividades peligrosas regulado en el canon art. 2356 del código civil, pues se parte de la premisa que al ser propietario tanto del remolque como de la carga siendo que el primero se usa para una actividad peligrosa como ha sido entendida la conducción y la segunda por la peligrosidad misma del elemento transportado (9.900 galones de ACP), recae en ella un deber de cuidado guarda y control que surge del derecho de dominio que ejerce sobre la cosa al tenor de lo dispuesto en el artículo 669 del Código Civil, lo cual comprometería su responsabilidad al haberse accidentado el vehículo por las tres causas que se plantean

en la demanda: *exceso de peso, mal estado del vehículo y una modificación de los acoples que une ese remolque al tracto camión.*

Y si esto es así, dígase desde ya que no puede predicarse en este caso ninguna responsabilidad extracontractual de esta sociedad demandada, pues aun siendo propietaria del remolque lo cual está probado a folio 63 y haber encargado el transporte como se desprende del contrato de transporte ya referido y de la factura 1001698215 (fl.49-50), se desligó en todo caso del deber de cuidado, guarda y control de ambos elementos conforme pasa a explicarse.

Esta probado que previo al accidente, la sociedad Exxonmobil Colombia S.A, entregó en comodato su remolque R24126 el 1° de septiembre de 2009 (fl 273-286) a la también demandada TRANS INHECOR X – TIX S.A., por lo que al haberse suscrito dicho contrato y estar bajo la tutela y guarda de la empresa transportadora, es esta quien debe responder por los daños que dicho semirremolque cause desplazando la responsabilidad en cabeza de ExxonMobil como propietario del referido vehículo a TIX S.A., como comodatario.

Frente a la carga dígase que el transportador, calidad que ostentaba TIX S.A. según se verifica en las ya documentales referidas, era quien dirigía la operación de transporte encargada por EXXONMOBIL para el transporte de combustible y particularmente la transportada el día 31 de mayo de 2011 y 1 de junio del mismo año por la vía que conduce de Bogotá a Villavicencio, así lo señaló la testigo Sherly Puentes quien explicó a grosso modo la interacción entre el área operativa de la compañía Tix S.A. y los conductores que cubrían las rutas de transporte asignadas.

Si bien es cierto para el momento de la carga, Exxonmobil hacia ciertas inspecciones al vehículo, luego de que este salía de su planta ya no tenía tal empresa injerencia alguna en la actividad de transporte, pues para eso había contratado a TIX quien inclusive contaba con sistemas para monitorear esa operaciones que controlaban la jornada de los conductores y la ubicación del vehículo con la carga transportada.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia en sentencia 4 de abril de 2013 Exp. 11001-31-03-008-2002-09414-01 M. P. Ruth Marina Díaz Rueda recordó

“El responsable por el hecho de las cosas inanimadas es su guardián, o sea quien tiene sobre ellas el poder de mando, dirección y control independientes. Y no es cierto que el carácter de propietario implique necesaria e ineludiblemente el de guardián, pero si lo hace presumir como simple atributo del dominio, mientras no se pruebe lo contrario. ...O sea, la responsabilidad del dueño por el hecho de las cosas inanimadas proviene de la calidad que de guardián de ellas presúmesese tener. Y la presunción de guardián puede desvanecerla el propietario si demuestra que transfirió a otra persona la tenencia de la cosa en virtud de un título jurídico, como el de arrendamiento, el de comodato, etc., o que fue despojado inculpablemente de la misma, como en el caso de haberle sido robada o hurtada (...)” (sentencia de 17 de mayo de 2011, exp. 2005-00345-0)

Situación que impone declarar la falta de legitimación en la causa por pasiva de esta sociedad pues con esta documental y el testimonio señalado supra, queda probado que en este caso tanto el cabezote como el tráiler acoplado a él, estaba bajo la guardianía de la transportadora quien a su vez era comodataria del remolque.

Estos mismos argumentos resultan aplicables a HELM BANK S.A. quien se vinculó al proceso en su calidad de propietario del tractocamión SYU 628, pues si bien era para la época del accidente titular del derecho de dominio del vehículo, lo cual se verifica con el certificado obrante a folio 61, lo entregó bajo un contrato de leasing al señor Corredor Romero No. 102867 y que en su clausula tercera señala *“en virtud de este contrato la leasing ha entregado a el (los) locatario (s) a título de leasing el*

(los) bien(es) que se describen en el cuadro de declaraciones, para que estos lo usen y disfruten pagando el canon mensual indicado en el cuadro de declaraciones durante el plazo de duración del mismo y a su terminación procedan a restituirlo o si así lo deciden, opten por adquirirlo previa cancelación del valor fijado para el efecto como valor de la opción de compra.(fl.61); de manera que para el momento del accidente que tuvo lugar el 1° de junio de 2011 no tenía la tenencia del bien.

En la misma sentencia de la Corte Suprema de Justicia atrás referida sobre el contrato de leasing explicó:

“Aunado a lo anterior, esto es, a la demostración de la celebración del contrato de leasing y la entrega del automotor a los locatarios, debe tenerse presente que la aseveración de la entidad accionada, en cuanto a que “no tiene, ni ha tenido (...) desde [aquella] fecha y hasta el presente, el poder autónomo de control, dirección y gobierno del vehículo”, se convierte en una negación indefinida, que al decir del precepto 177 ibídem, no requiere prueba, por lo que le incumbía al actor demostrar, no solo que la sociedad demandada figuraba en el certificado de tradición como propietaria del camión, sino que lo afirmado por ella para liberarse de responsabilidad, era contrario a la realidad, o lo que es igual que para el día del insuceso aquí referido, aquella sí ostentaba la calidad de guardián del mismo.”

En este caso, ninguna duda hay en el hecho que la entidad financiera no estaba en tenencia del vehículo, pues surge evidente que, si el vehículo era usado en una operación de transporte a cargo de TIX S.A., ningún control para el día del accidente tenía HELM BANK, lo que impone también declarar su falta de legitimación en la causa por pasiva.

Por otro lado es también demandada Transcarga la Serranía Ltda como empresa afiliadora.

Lo primero que quiere señalarse es que contra ella surgen varios indicios en contra, derivados de su conducta procesal, por un lado, no contestó en tiempo la demanda como se dijo en auto del 22 de julio de 2013 (fl. 513). De manera que las pruebas por ella allegadas no pueden ser valoradas, esto porque al tenor del artículo 164 del CG.P. norma que recoge lo que, ya establecía el estatuto procesal anterior, la decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso en concordancia con el artículo 29 de la constitución nacional inciso final.

Entonces pese al desacierto del auto de pruebas que tuvo en cuenta las documentales allegadas por esta sociedad, evidente es que no pueden ser valoradas en esta decisión, so pena de desconocer el derecho al debido proceso que todas las partes en esta contienda poseen.

De manera que conforme a las pruebas que si fueron allegadas de manera oportuna, obra el certificado de libertad del automotor de placas SYU 628 (folio 61) donde se registra Trasncarga la Serranía Ltda. como empresa afiliadora de dicho tractocamión, situación que no fue controvertida por la precitada sociedad, dada la extemporaneidad de su defensa.

Agréguese a lo anterior que como indicio en contra se tiene además el hecho de su inasistencia a la audiencia de que trata el artículo 101 del C. P. C., sin que dentro del término legal hubiere justificado su no comparecencia.

Sin embargo, obran diversas pruebas que demuestran que pese a ser la empresa afiliadora según certificado aportado, no comprometió su responsabilidad, la cual estaba sujeta a demostrar que al no ser la propietaria o la arrendataria del vehículo en que se efectuó el transporte, **ejercía en todo caso la administración** del vehículo como lo exige el artículo 991 del Código de Comercio inciso final al señalar que *“La empresa*

tiene el control efectivo del vehículo cuando lo administra con facultad de utilizarlo y designar el personal que lo opera, directamente y sin intervención del propietario”

Ha enseñado la Corte Suprema de Justicia:

(...) por principio la prueba por cualquier medio probatorio idóneo de la afiliación o vinculación del vehículo destinado al transporte, ‘legítima suficientemente a la empresa afiliadora para responder por los perjuicios que se causan a terceros en el ejercicio de la actividad peligrosa que entraña la movilización de vehículos automotores para la satisfacción del aludido servicio, pues si ella es la que crea el riesgo...’ (cas. civ. sentencia número 021 de 1º de febrero de 1992) debe responder por los daños causados, dado que ‘el solo hecho de estar afiliado un vehículo a determinada sociedad, implica que ésta en principio soporta alguna responsabilidad y tenga algún control sobre el vehículo’ (CCXXXI, 2º volumen, 897), quedando comprendido el detrimento en la esfera o círculo de su actividad peligrosa. (CSJ SC de 17 may. 2011, rad. 2005-00345-01).

De allí que, en concordancia, el artículo 991 del Código de Comercio, modificado por el canon 9º del decreto 01 de 1990, consagre que «[c]uando la empresa de servicio público no sea propietaria o arrendataria del vehículo en que se efectúa el transporte, o no tenga a otro título el control efectivo de dicho vehículo, el propietario de éste, la empresa que contrate y la que conduzca, responderán solidariamente del cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de transporte. La empresa tiene el control efectivo del vehículo cuando lo administra con facultad de utilizarlo y designar el personal que lo opera, directamente y sin intervención del propietario.» (SC1084 de 2021)

En este caso como ya se ha visto, está probado que el vehículo estaba destinado a una operación de transporte a cargo de TIX S.A. y si esto es así, pese a ser la empresa afiliadora el tractocamión, al carecer de su administración pues ni controlaba el vehículo, ni designó a quien lo conducía, debe concluirse que no era su guardiana, ni tenía bajo su control la actividad de transporte a cargo de la sociedad referida, por lo que respecto de esta demandada están también llamadas al fracaso de las pretensiones, por su falta de legitimación en la causa por pasiva.

Téngase en cuenta que la testigo Sherly Puentes fue clara en relatar que era TIX S.A. la que elegía a los conductores, previa una verificación de requisitos de idoneidad de ellos, aspecto que encuentra respaldo a su vez con el contrato que esa compañía suscribió con Exxonmobil.

Excluyendo entonces estas demandadas por su falta de legitimación en la causa por pasiva, debe centrarse la discusión de la legitimación por activa del Sr. José Daniel Ocampo Camacho, Daniel Alejandro Ocampo Cuervo y Gladys Esperanza Ocampo Camacho y de Tix S.A. por pasiva.

Ninguna discusión existe en que el Sr José Daniel, era el conductor del vehículo, así lo reseña el informe policial C0908711 acompañado de la infracción 348389; están también probado que los dos demandantes adicionales Daniel Alejandro Ocampo Cuervo y la señora Gladys Esperanza Ocampo Camacho son hijo y hermana de aquel, aspectos que se encuentran probados con los registros civiles allegados (fl. 35-37)

Por el otro extremo queda solamente la sociedad TIX S.A., que fungía como transportadora de la carga así lo dice la guía No. 319 1660786-2 (fl.87) quien conforme se plantea en la demanda, impartía al demandante las instrucciones para realizar el transporte del ACPM y en el vehículo asignado.

Con lo cual se supera respecto de estos litigantes su legitimación en la causa, con la precisión que la responsabilidad que corresponde ahora analizar será contractual entre José Daniel Ocampo y TIX y extracontractual entre sus familiares y TIX

Y no se entrará a estudiar ninguno los llamamientos y denuncias que se hicieron en contra de German Corredor Romero y Allianz Seguros S.A. como quiera que quienes los formularon, se ha evidenciado su falta de legitimación en la causa por pasiva, por no tener la guarda, control y custodia del vehículo, remolque y mercancía transportada.

Empezando por la responsabilidad contractual, necesario recordar que deben concurrir para que ella pueda predicarse, los siguientes elementos

«i) existencia de un contrato válidamente celebrado;
ii) incumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del demandado;
iii) existencia de un daño;
iv) relación de causalidad entre el incumplimiento contractual del demandado y el daño.»

- **Existencia del contrato.**

El señor Ocampo Camacho, manifiesta que en virtud del ofrecimiento realizado por parte del señor Héctor Villota quien para mayo de 2011 fungía como gerente de TIX S.A., se decidió realizar el transporte de combustible en el tractocamión de placas SYU 628 con destino a Puerto Gaitán – Campo Rubiales.

Por el otro lado TIX S.A. aun cuando no desconoce el transporte, ni la ocurrencia del accidente, aduce que la vinculación del demandante era con Trans Agregados el Diamante y apoya su afirmación en el hecho de que ella aparece como titular en los manifiestos de carga que obran en el proceso.

No obstante de las pruebas arrimadas, el despacho encuentra varias, que indican que la relación era en verdad como lo plantea el demandante.

La propia demandada allegó un conjunto de pruebas documentales que demuestran que desde el año 2008 el demandante prestaba a ella sus servicios como conductor, así se lee por ejemplo de las cuentas de cobro a folios, 75, 78, 79, 80 y 81.

Pero en especial, la factura de venta 1001698215 que se asocia a la carga que se transportó el día 31 de mayo de 2011 aparece como transportador TIX y como conductor designado José Daniel Ocampo, donde en momento alguno aparece Trans Agregados El Diamante.

Adicional a esto, nótese la versión del representante legal en su interrogatorio de parte, es opuesta a la que su apoderado dio a la hora de contestar la demanda, pues aquel en la diligencia respectiva, dijo que el vínculo sería José Daniel Ocampo vs Germán Corredor este último siendo el locatario del vehículo SYU 628.

Esta versión contradictoria de la misma parte, termina siéndole desfavorable no solo para descartar la existencia de un vínculo entre Trans Agregados el Diamante y José Daniel Ocampo, sino para reafirmar que fue Tix S.A. la que lo contrató como conductor para cubrir ese viaje.

Y esto es así porque además, está probado que era TIX la responsable de elegir y capacitar a los conductores que llevarían a cabo el transporte contratado por

EXXONMOBIL, así lo señala el contrato de transporte de combustible (folio 242 en adelante) que en su cláusula A1 del anexo A, que especifica que el transportador deberá proporcionar EL servicio de transporte que *“empleen y aseguren a sus subcontratistas y empleen a conductores que se conformen a las especificaciones del anexo A3”*(folio245).

De igual manea la cláusula A3 de dicha convención, precisa que el transportador proporcionará una cantidad adecuada de conductores teniendo en cuenta el punto 3.7, aptos para efectuar la distribución bajo este acuerdo y según lo acordado específicamente con ExxonMobil.

Sumado a esto de la declaración de la testigo Sherley Puentes se sabe que ella como trabajadora de Tix S.A. eligió al conductor demandante cuando entregó los documentos para prestar sus servicios personales a la empresa, para poder cubrir las dos rutas que realizó para la época y su ingreso al sistema.

No se pasa por alto que ella aclaró que la modalidad de su contratación era como “trabajador tercero”, pero al margen del modelo de tercerización que la empresa tenía implementado para poder atender las exigencias de su cliente en este caso Exxonmobil, es claro que el demandante le prestaba a la transportadora sus servicios como conductor, que ella lo eligió, lo capacitó y le asignaba las rutas de viaje y podía además monitorear sus actividades, sin que en todo ese esquema operacional se observe la interacción de la empresa Trans Agregados el Diamante ni del locatario.

Luego no está demostrado que José Daniel Ocampo tuviere vínculo con otro sujeto distinto a Tix S.A., luego la afirmación de la parte demandada en este aspecto quedó carente de prueba.

La circunstancia atrás señalada no se desdibuja por aparecer Trans Agregados el Diamante como titular de los manifiestos de carga allegados al proceso, pues ninguno, (pese a la inconsistencia que al respecto tiene el comparendo al mencionar el manifiesto de carga 2011006101137 - folio 38), está asociado a la carga que se transportó el 31 de mayo de 2021.

Para el despacho ninguna duda existe en el hecho de que la carga transportada ese día, está relacionada con el transporte de 9.900 galones de gasolina, según factura No. 1001698215 y guía de transporte 31813660786-2 (folio 87).

Y fue en ese preciso día sobre las 23:00 horas del 31 de mayo de 2011 que se impuso una infracción de tránsito por exceso de peso (fl. 42), donde el transportador es la sociedad TRANS INHECOR X – TIX S.A y no otro.

Si se mira la guía atrás señalada, figura claramente como transportadora TRANS INHECOR X – TIX S.A., y conductor el señor José Daniel Camargo con lo que se acredita la existencia de un vínculo entre el actor y la precitada sociedad demandada y no con Trans Agregados el Diamante como se planteó en la contestación de la demanda.

En ese sentido, no existe duda alguna que entre el señor Ocampo Camacho y TIX S.A., existió una relación contractual para que aquel como conductor bajo instrucciones de TIX S.A., realizara el transporte de 9.900 galones de ACPM en el tractocamión SYU-628 y el remolque R24126 con destino final Puerto Gaitán – Campo Rubiales.

Y bajo instrucción de TIX S.A., porque como se anotó, era ella la que efectuó su entrenamiento como lo relató el testigo Carlos William Mendoza quien refirió al menos tres capacitaciones que él le impartió como conductor entrenador al Sr José

Daniel Ocampo, aspecto que también se reafirma con la declaración de la trabajadora de Tix para la época Sherley Puentes.

De hecho, esta testigo fue clara en referirse al Sr José Daniel Ocampo como trabajador de TIX S.A. y que era el área de operaciones la que le impartía a él las instrucciones de los dos viajes que realizó el demandante; es que inclusive planteó que para poder dar inicio a su ruta, se exigía un protocolo de aviso para salir, donde interactuaba el conductor, con el Jefe de operaciones, aun cuando del testimonio de Carlos Uribe se sabe que ese protocolo no se cumplía a cabalidad, pues ni ninguna consecuencia había si no se daba esa noticia de salida y por el contrario refirió este deponente que el conductor tenía cierta autonomía para emprender su viaje respetando el tiempo de trabajo de 12 horas con descanso de 2 horas, una vez puesto en marcha el vehículo para mantenimiento, carga y tomar la ruta de viaje asignada.

Se sabe también que la empresa Tix S.A. tenía implementado un sistema de GPS que le permitía verificar ubicación del vehículo y sus velocidades.

Y era tal la dependencia del conductor a las instrucciones del Tix aun esa modalidad de tercerización que manejaban, que un conductor no podría siquiera ingresar a TIX ni estar registrado en Exxonmobil, si no recibía inducción por parte del conductor entrenador de Tix, ni era posible iniciar las rutas de viaje asignadas sin el diligenciamiento de un formato de previaje.

Mas allá de ser una vinculación spot, como refiere el representante legal de la demandada, la cual explicó como aquella que es esporádica a efectos de cumplir el transporte de combustible contratado con ExxonMobil y cuando no se contaba con personal de planta suficiente para cumplir con las metas, lo indiscutible es que era Tix la que le daba las instrucciones al demandante para ejecutar su trabajo, le asignó la ruta de viaje donde ocurrió el accidente, soportada en la guía para el transporte No. 13660786-2 de fecha 30 de mayo de 2011, que tenía 72 horas de vigencia según soporte obrante a folio 87 y no de 24 horas como señaló la testigo Bianca Salemi.

Así las cosas ha quedado demostrada la existencia de un vínculo contractual entre el Sr. José Daniel Ocampo y Tix.

- **Incumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del demandado.**

La consensualidad de esa convención impide constatar a través de alguna prueba documental los compromisos entre el conductor del vehículo y la transportadora, sin embargo existen diferentes elementos de prueba que permiten afirmar que la transportadora entre otras obligaciones debía, disponer de un equipo de transporte apto para atender los requerimientos de Exxonmobil; agréguese a esto que la actividad transportadora terrestre nacional se encuentra ampliamente regulada y que de haber inobservado cualquiera de estas disposiciones, la transportadora comprometería su responsabilidad.

Dice el demandante que la responsabilidad de Tix S.A. surge a consecuencia de tres aspectos relevantes que causaron el accidente como atrás ya se ha expuesto.

1. *“Precariedad mecánica del vehículo”*
2. *“Modificación de los acoples del tractocamión”*
3. *“Sobrepeso”*

Para precisar quien tenía la carga de probar el incumplimiento debe recordarse que el artículo 1757 del Código Civil señala que “ Incumbe probar las obligaciones o su extinción al que alega aquellas o esta”

Y en materia civil las reglas de la carga de la prueba en general atienden tres principios jurídicos

1. Al demandante le incumbe probar los hechos en que funda su acción, su demanda, sus pretensiones.
2. El demandado cuando excepciona se convierte en actor y le corresponde probar los hechos en que funda sus excepciones o su defensa.
3. Si el demandante no prueba los hechos en que funda su demanda, el demandado será absuelto.
4. Incumbe probar al que afirma no al que niega.

De manera que era al demandante al que le correspondía demostrar la obligación incumplida a cargo de Tix S.A.

Enseña el artículo 982 del Código de Comercio que son obligaciones del transportador entre otras que el transporte debe hacerse en la clase de vehículos previsto en el contrato y en defecto de estipulación conforme a las normas contenidas en reglamentos oficiales.

El artículo 983 ib. indica que la empresa de transporte puede prestar su servicios con vehículos propios o no, pero en el segundo caso deben celebrar los correspondientes contratos de vinculación.

Agrega también que el transportador puede encargar la conducción en todo o en parte a terceros pero bajo su responsabilidad.

Cuando se trata de transporte de cosas peligrosas el artículo 1015 del Código de Comercio indica que el transportador no podrá transportar la mercancía que por su mal estado, embalaje, acondicionamiento, u otras circunstancias graves que los reglamentos enseñen puedan constituir peligro evidente.

En este caso para el despacho no hay duda alguna de que los vehículos destinados a la operación de transporte debían estar en óptimas condiciones y que Tix S.A. estaba obligada según el contrato de transporte, al mantenimiento de los equipos usados (Anexo A Cláusula A2 numeral 2.4 - Contrato de Transporte suscrito con Exxonmobil).

Lo cual también hizo saber Bianca Gigilola Salemi que para le época era la Coordinadora de las flotas propias y de la administración del contrato que se tenía con Tix S.A., quien habló a grandes rasgos de cuatro obligaciones de la contratista Tix S.A. *i. llevar el producto su destino; ii, suplir vehículos y conductores; ii. mantenimiento de vehículos destinados al transporte y iv. entrenar los conductores siendo que Tix una ve recibido un requerimiento del destinatario de la mercancía, era quien asignaba, todo lo que quedaba registrado en un sistema de información a través del cual interactuaban las empresas.*

Aduce el actor que justamente la asociada al mantenimiento del vehículo, sería una de las obligaciones incumplidas, pues afirma frente al estado del vehículo incluido el remolque dos cosas *i. falla en los frenos y ii. un indebido acople del tráiler al cabezote.*

Frente a la falla en los frenos denunciada, más allá de la narrativa del actor no se encuentra respaldo en prueba alguna, por el contrario en su interrogatorio de parte comentó que él estuvo al frente de la verificación del funcionamiento del automotor el

día 30 de mayo de 2011, en atención a que en el viaje realizado el 23 de mayo de dicha anualidad en el mismo trayecto, esto es Bogotá – Villavicencio, no advirtió falla alguna en el automotor más allá de bombillos dañados y la manija del vidrio. En tal sentido es claro, que no se aporta ningún material probatorio que acredite que el automotor antes de salir de salir rumbo a su destino presentara la falla mecánica por este denunciada.

El dictamen pericial allegado por TIX por el contrario descarta la falla de los frenos en los términos expuestos en la demanda al señalar que *" En caso de una pérdida de aire en el sistema neumático de frenos, relacionado a cualquier porcentaje en específico es importante resaltar que el sistema de aire es regulado a 120 PSI presión del sistema de aire administrado por el gobernador componentes neumático quien regula la presión en el sistema; Si esta presión disminuye, el frenado será progresivo hasta agotar toda la reserva de aire en el sistema generando al final de la pérdida del 100% un bloqueo en las recamaras de aire de frenado. Ahora bien, al generarse una pérdida la pérdida de aire el sistema, se envía una señal al tablero de instrumentos – Indicador de presión baja de aire como advertencia al conductor o conductores. "*

Frente a los acoples que plantea el demandante se modificaron para poder ajustar el remolque al cabezote, tampoco hay alguna prueba que corrobore ello, en contraste Kenworth de la Montaña a través de su Coordinador Técnico, partiendo de las características del tractocamión explicó en su dictamen que *" Se debe tener en cuenta que el comportamiento de la seguridad del equipo remolcado va asociado a las especificaciones del vehículo, en este caso el seguro de acoplamiento o soporte de fijación entre ambos equipos llamado quinta rueda de 55000 Lbs, brindando la seguridad necesaria al ser este tipo de vehículo articulado.*

Sobre el adecuado estado del vehículo se cuenta además con un formulario de inspección del 23 de mayo de 2011 (folio 219)

A diferencia del buen estado del vehículo, el exceso de peso para el día del accidente si está acreditado.

En efecto se aportó el informe de infracción de tránsito No. 349389 del 31 de mayo de 2011 realizado al vehículo de placas SYU628 por la causal 560 al exceder el peso permitido en 610kg conforme el tiquete 2178245 (fl. 42 y 83)

Establece la causal 560 de la Resolución No. 10083 de 2003 que son objeto de sanciones las empresas de transporte público terrestre de carga *"Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente"*

Por su parte la Resolución No. 4100 de 2004 modificada por la Resolución No. 1782 de 2009, precisó el peso bruto del automotor para transitar por las carreteras nacionales y que para el respecto conforme se lee de dicha normatividad y el tiquete 2178245, estaba establecido en 49.200kg como peso máximo de transporte.

En tal sentido revisada esta normativa y a su vez validada la información plasmada en la papelería previamente citada, se observa que en efecto el peso bruto total del vehículo una vez cargado y emprendido el viaje hacia Puerto Gaitán era de 49810Kg, esto es 610Kg más de lo permitido como peso máximo del automotor, remolque y carga, evidenciándose infracciones al código de tránsito en su artículo 131 D13.

Entonces el exceso de peso es por el momento claramente una obligación desatendida por la empresa transportadora pues ella era responsable de atender la normatividad atrás señalada, como lo señala la Resolución 10800 de 2003, que

establece sanciones a las empresas de transporte público al “560 Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente”

Como lo indicó el señor Ocampo Camacho, este fue el encargado de realizar el tanqueo del semirremolque con la cantidad de combustible plasmada en la guía de transporte No. 318 13660786-2 que registraba 9.900 galones, por lo que su actividad se limitó simplemente a conectar la manguera de cargue a la cisterna de transporte, pues como refirió el representante legal de Exxonmobil de Colombia EXXONMOBIL, el dispositivo de distribución se encuentra automáticamente cargado con los datos de abastecimiento y en donde una vez a se registra el número de placa del automotor, este determina la cantidad de combustible en que debe ser abastecido el tanque de carga, por lo que el conductor no tiene control ni decisión sobre la cantidad de galones a cargar en el semirremolque y por su parte EXXONMOBIL establece esa cantidad de galones según la información de la tara del equipo usado y del vehículo.

En este caso debe decirse que los 9.900 galones no excedían la carga soportable por el remolque, al respecto se aportó tabla de aforo R-24126 que enseña que la capacidad total del semirremolque es de 10.130 galones, esto es una capacidad superior con la que fue cargado el tráiler.

Entonces el sobrepeso no se da por un exceso en la carga posible para el tipo del remolque usado en la operación, sino por la sumatoria de peso del tractocamión, la cisterna y su carga, lo cual era del resorte del transportador.

Sobre la no injerencia del conductor en la cantidad de carga explicó Bianca Gigilola Salemi que al conductor se le entrega una tarjeta que ya contiene la información para cargar el tráiler.

Sobre este aspecto resultan importantes las definiciones que trae la Ley 769 de 2002 artículo 2 que deben ser tenidas para desarrollar una operación de transporte de carga peligrosa como lo son 9.900 galones de ACPM.

Camión tractor: Vehículo automotor destinado a arrastrar uno o varios semirremolques o remolques, equipado con acople adecuado para tal fin.

Semirremolques: Vehículo sin motor, a ser halado por un automotor sobre el cual se apoya y le transmite parte de su peso. Dotado con un sistema de frenos y luces reflectivas.

Capacidad de carga: Es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

Peso bruto vehicular: Peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga.

Sobrecarga: Exceso de carga sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

Como se precisó con anterioridad, atendiendo las características del tractocamión y el semirremolque este fue catalogado como categoría C3-S2 con un peso bruto vehicular permitido de 48000kg y tolerancia de 1200kg, esto es, que el peso bruto vehicular máximo permitido para el tránsito del automotor de placas SYU 628 y el semirremolque R24126 junto con su carga era de 49200kg, situación que debió ser controlada por el transportador, cuando se definieron los galones a cargar con base en la información que Tix S.A. suministró a su contratante.

El representante legal de EXXONMOBIL, precisó que la definición de la carga está a cargo de la compañía que representa, sin embargo para hacer el cálculo y la conversión respectiva debe contar con los datos previamente suministrados por la empresa transportadora, que para este caso es TRANS INHECOR X – TIX S.A., quien remite la información relacionada con el peso del tractocamión y el remolque en el que se va a movilizar el combustible y que para dicha data indicó que el mismo vacío ascendía a 17000kg, siendo procedente cargar 9900 galones que generarían un total de 48872.979kg, lo cual, es inferior, a los 49200kg permitidos por la normatividad de tránsito.

Pero lo cierto es que, sí se presentó un sobrepeso como lo indica el comparendo, luego la información entregada por el transportador al EXXONMOBIL no se ajustaba a la realidad, pues de otro modo no se hubiere incurrido en esa infracción.

La testigo Bianca Gigilola Salemi dijo que un evento de sobrecarga podría tener como causa justamente una desactualización en la información del peso vacío del tractocamión y su remolque que según el sistema registraba era de 17.000. pero señaló que finalmente la carga se establece justamente con esa información que entrega el transportador a través de ese sistema.

Entonces ha quedado evidenciado el incumplimiento de una de las obligaciones que tiene el transportador en este caso Tix S.A. pues en efecto el peso bruto vehicular excedía el máximo autorizado.

Ahora bien, advertido este incumplimiento que es responsabilidad de la empresa transportadora, corresponde continuar con los demás elementos de la responsabilidad.

- ***Existencia de un daño***

Pese al exceso de peso y la infracción impuesta por ese mismo motivo, lo cierto es que el señor Ocampo Camacho continuó su viaje con destino a Villavicencio, sin advertir de dicha situación a TRANS INHECOR X – TIX S.A., pues este en su interrogatorio de parte adujo que por lo avanzado de la hora no había personal que lo atendiera.

Tiempo después del comparendo, sobre las 01:25AM ocurre el siniestro que se soporta en el informe policial de accidentes de tránsito No. C908711 (fl. 43-47).

Ahora, del informe de accidente de tránsito elaborado por la policía, se señala como hipótesis del accidente *superficie húmeda* para el automotor SYU 628, sobre la vía en que este se desplazaba.

Se conoce conforme este informe y así lo indicó el actor que era una vía pendiente y los frenos del vehículo no reaccionaron, narra en su interrogatorio, como desplegó maniobras con el fin de no causar daños a tercero e intentar detener el automotor, evidenciándose una pequeña montaña en donde pudo *encunetar* el carro, sin embargo una vez detenido el vehículo el semirremolque se vino sobre el cabezote del tractocamión, causando los daños referidos por el demandante, los cuales encuentran respaldo especialmente en el dictamen de pérdida de capacidad laboral No. 13696 del 24 de abril de 2012, emitido por la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Bogotá Cundinamarca y la historia clínica de la Clínica Universidad de la Sabana que refiere un diagnóstico de “Secuelas de Traumatismo de la Médula Espinal”

Con lo cual queda acreditado el daño que sufrió el demandante Sr José Daniel Ocampo, pues fue a raíz de accidente que su salud quedó gravemente afectada y tiene una parálisis significativa en todo su cuerpo que le impide realizar las actividades mínimas que cualquier humano hace en su cotidianidad como caminar, bañarse por sí solo, comer etc.

Ahora la situación de salud que afronta su pariente claramente genera un perjuicio en sus familiares más cercanos, cuya afectación moral se presume como lo ha explicado el Consejo de Estado entre otras sentencias en la Sentencia del 15 de octubre de 2008 C.P. Ruth Stella Correa Palacio

«En este sentido, no se le puede exigir a los parientes cercanos de la víctima que prueben el daño moral en razón de que la lesión fue leve, para en cambio presumir este perjuicio cuando la lesión fue grave, toda vez que una lesión genera un perjuicio de carácter moral no solo para quien padece el daño antijurídico, sino también para las víctimas indirectas, por cuanto es de la naturaleza humana que la afectación de un familiar cercano o de una persona allegada genere dolor moral en las personas más próximas, en tanto que deben soportar el dolor que les produce ver a un familiar lesionado y en las más de las veces son estas personas las que acompañan al lesionado en su recuperación, razón por la cual se debe presumir el perjuicio moral en los eventos de lesiones corporales, sin importar que ésta sea de naturaleza grave o leve. No obstante, cabe precisar que si bien se presume el perjuicio moral para los parientes cercanos de la víctima cuando se le genere una lesión corporal, la intensidad de la lesión permitirá graduar el monto de la indemnización, motivo por el cual, en los eventos en que la lesión sea grave el monto de la condena se aproximará a la máxima que la jurisprudencia otorga en estos eventos, pero si es leve la condena disminuirá».

- ***La relación de causalidad entre el incumplimiento contractual del demandado y el daño.***

Ahora demostrado el daño, debe auscultarse si ese exceso de peso fue el que provocó el accidente o al menos el desprendimiento del semirremolque desplazándose a la cabina del tracto camión donde estaba el conductor quien recibe todo su peso, por una presunta modificación en los acoples del tractocamión para adaptar el remolque.

Se sabe que tanto al vehículo como al semirremolque si se le hacían manteamientos, así lo reconoció el mismo demandante y frente al segundo se trajeron diversas pruebas documentales que dan cuenta de diversos manteamientos que se realizaron. (folios 413, 449 a 467)

El dictamen pericial allegado indica que ninguna dificultad técnica existe en el acoplamiento de un semirremolque y un tractocamión de las características que tienen los aquí involucrados.

Luego se descarta que la causa del accidente y del desprendimiento del semirremolque sea una modificación técnica de los equipos.

El extremo pasivo demostró que pese a la limitación normativa del peso bruto del vehículo en carretera, ese tipo de cabezote resistía inclusive una carga mayor a la que llevaba ese día.

Así lo indicó el perito al señalar que

“El camión Kenworth, serie T-800 modelo 2007, identificado con vin 3WK0D40X37F149542 viene configurado desde fábrica para trabajar (...) con las más exigentes cargas, en su tren motriz con un motor Cummins ISX de 400 Caballos de fuerzas, así

como también cuenta con una transmisión Eaton Fuller de 18 velocidades de Ref.: RTLO 16918B, y con un eje de tracción de referencia D46 –170 HP46K marca Danna Spicer Lo que garantiza la seguridad activa en tracción y empuje. El camión anteriormente referenciado, está configurado con los componentes para responder a las demandas de las diferentes actividades a las que sea sometido dicho chasis, bien sea una carga rígida o una carga líquida. El comportamiento de la carga sobre el chasis (cabezote), es compensado por cada uno de los sistemas de amortiguación que absorben y disipan las fuerzas generadas por los diferentes movimientos del equipo remolcado, a través del sistema de suspensión integrado en la unidad. Se debe tener en cuenta que el comportamiento de la seguridad del (e) equipo remolcado va asociado a las especificaciones del vehículo, en este caso el seguro de acoplamiento o soporte de fijación entre ambos equipos llamado quinta rueda de 55000 Lbs, brindando la seguridad necesaria al ser este tipo de vehículo articulado. El comportamiento del Kenworth T800 no se afecta por el peso bruto vehicular combinado de 49.810 Kg. Ya que el peso bruto del camión se encuentra distribuido uniformemente desde el inicio del cabezote hasta su final, y está dentro del peso bruto vehicular combinado autorizado que es de 52.000 Kg. La distribución adecuada de las cargas sobre los camiones se describe detalladamente en una metodología para la determinación de la posición adecuada, la cual concluye con la elaboración del esquema de montaje. Dicha metodología es obtenida a partir de la solución de casos particulares de trabajos con cisternas de transportes de líquido sobre camiones Kenworth T800. La distribución de la carga es analizada por Kenworth de la Montaña cuidadosamente al momento de la configuración, determina cuanto es el peso total, incluido el chasis, la cabina, el tráiler y la carga útil que llevara el eje delantero y el eje trasero para no llegar a sobre cargar alguno de ellos. La ingeniería aplicada al desarrollo de las cisternas cuenta con instalaciones de segmentos de rompimientos de olas o del propio movimiento del líquido en su interior, lo que recude el efecto ola y reduce la distancia de frenado, brindando mayor seguridad al vehículo”

De manera que no hay prueba de que ese exceso de peso haya sido causa del accidente que generó indudables daños en el demandante, pero además existen otros elementos de prueba que ponen en evidencia otras posibles causas del siniestro 1. *Las condiciones de la vía* y 2. *El tiempo de trabajo del conductor, desatendiendo los horarios de descanso y jornada máxima, sobre lo cual más adelante se ahondará.*

Ahora bien sobre la velocidad, el despacho no comparte dentro de las múltiples causas, un exceso de velocidad; establece la ley 1239 de 2008 por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la Ley 769 de 2002 que “*En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora. **Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora**”*

En tal sentido una vez verificado el informe de GPS allegado por TRANS INHECOR X – TIX S.A., y EXXONMOBIL DE COLOMBIA S.A. (fl. 225-228 y 414-417) en los apartes que aparece registrada la velocidad del automotor SYU628 parece que el límite de velocidad la que se movilizaba fue máximo de 49km/h y esta lectura fue registrada en el cruce de Ubaque – Cáqueza puente de Quetame a la altura del Km 15-1, por lo que no se observa que haya sobrepasado los 80km/h permitidos por la legislación de tránsito.

Dos de los testigos traídos por el extremo pasivo Sherly Puentes y Carlos Uribe Avellaneda coinciden en afirmar que no debían sobrepasar los 50 o 55 kilómetros por hora en caso de lluvia.

Si bien el testigo William Mendoza, refirió a una velocidad máxima de 25 kilómetros, su dicho contrasta con el testimonio de dos testigos que también trabajaban para la época de Tix S.A.

De manera que el conductor no desatendió ni la velocidad máxima legal permitida, ni desatendió alguna eventualmente fijada en los manuales de la sociedad transportadora.

En todo caso, si es evidente que haber desatendido la jornada de trabajo sobre lo cual si son contestes todos los tres testigos que trabajaban para la época en Tix S.A. luce como una causa probable del accidente, pues el conductor ese día habría iniciado su jornada desde las primeras horas del día, luego para la 1:25 de la mañana, sobre el kilómetro 56 + 580 donde ocurre el accidente ya habían transcurrido más de las 12 horas referidas por todos los testigos.

Al respecto dijo el Sr. José Daniel Ocampo en su interrogatorio que partió *“durante las horas de la noche porque pues durante el día se estuvo haciendo mantenimiento a este equipo(...) le estaban haciendo unas conversiones porque este vehículo era una volqueta inicialmente que transportaba arena de río(...)”* Aun cuando no precisó la hora inicio del mantenimiento pues solo refirió que terminaron sobre las 7:00 p.m., de su relato se puede entender que fue durante todo el día lo que involucraría las horas tanto de la mañana y la tarde y a lo menos desde la 10:24 del día 31 de mayo de 2011 como lo reporta el primer registro de GPS (folio 225)

También se sabe que durante esas horas destinadas al mantenimiento del carro, el Sr José Daniel Ocampo tenía que estar junto al vehículo en el taller y no en tiempo de descanso, porque en sus palabras *“uno no se puede mover de ahí porque pues a uno le están pagando el salario y toca estar ahí pendiente, mirando y pues uno se pone a ayudar, a limpiar, a arreglar también, si hay alguna cosa para cambiar ayudar a que le cambien”*.

Aunque en este punto llama la atención que se sugiera en su relato que ese día se estuvieran haciendo conversiones cuando el día 28 anterior, se había efectuado ya un viaje para transportar combustible con el mismo remolque según lo indica el acta de recibo de combustible obrante a folio 88 del expediente donde se deja constancia de la entrega en Rubiales – Puerto Gaitán (folio 90), de 9.600 galones de biodiesel, en el mismo vehículo compuesto por tractocamión y tráiler.

Surge así del propio dicho del demandante que a la hora del accidente (1:25 de la madrugada del 1 de junio de 2011, ya se habían superado 10 horas de trabajo, teniendo en cuenta que de la jornada total 12 horas, 2 corresponden a periodos de descanso que tampoco se logran verificar del registro del GPS una vez emprendida la marcha del vehículo culminado el mantenimiento que relató el demandante fue sobre las 7:00 p.m. del 31 de mayo de 2011.

Así también lo explicó Sherly Puentes, quien indicó que la jornada de trabajo desde que el esta todos el tiempo disponible tanto para el vehículo como para la compañía y que para el caso del Sr Ocampo, cuando el inicia su ruta ya había completado su jornada de trabajo de 12 horas y le imponía tomar un descanso de al menos 10 horas.

No está probado que se le hubiera exigido al conductor ampliar su jornada, por el contrario la testigo Sherly Puentes indicó que no dio aviso del inicio de su viaje e impuesto el comparendo el Sr José Daniel Ocampo, acepta que no enteró a la sociedad Tix S.A. y su intención era llevar el carro hasta un parqueadero en Villavicencio, llamar en la mañana para que retiraran el exceso de combustible.

Aun cuando él también aceptó, que una vez impuesto el comparendo y antes del punto donde tuvo lugar el accidente si existía una parada, donde bien pudo detener el vehículo y no hasta Villavicencio como lo consideró. A la pregunta de la parte demandada de si había o no a la altura del sector del Tequendama o de Quetame una

estación de servicio, parqueadero o similares, contestó *“Yo pare en el punto 53 y no había parqueo para la mula, por eso tuve que seguir(...)Yo mire y había mucho carro ahí entonces yo seguí, se que podía seguir más adelante(...)hay un parqueadero más adelante del punto 53 a mano derecha que es amplio y yo dije puedo llegar ahí o a Villavicencio(...) el exceso de combustible para mí no representaba un peligro en el vehículo”* pero la no posibilidad de poder parar en el punto 53 terminó siendo una simple apreciación del demandante porque también reconoció que no se bajó a indagar si había cupo, porque era uno de los denominados *“puntos calientes”*, pero no fue preciso en señalar si ello obedecía a una instrucción de Tix S.A. y por el contrario solo dijo *“yo de mano sé que ahí no se puede parar(...)que a mí me hayan dicho expresamente no recuerdo, no, creo que no”*

Retomando el punto de la jornada y los periodos de descanso si bien el demandante indicó que el Sr Héctor Villota a quien en su declaración se refirió como uno de los dueños de Tix, le pidió que apenas estuviera el carro listo saliera a cubrir la ruta, al mismo tiempo reconoció que si él hubiera querido, hubiera podido salir a la 1 o 2 de la mañana. Al respecto declaró *“yo pude haberme ido el otro día a la 1 o 2 de la mañana si hubiera querido pero la idea era que tratara de llegar a tiempo”*.

Sin embargo no resulta evidente la premura del viaje porque la guía de viaje (folio 87) refiere un plazo de 72 horas para entregar la carga es decir al tercer día, lo que quiere decir que el tiempo fenecía hasta el 2 de junio de 2011 a la media noche.

Súmese a esto que pese a que no se presentaba un exceso de velocidad, el tiempo de trabajo del conductor y las características de la vía, se muestran como las posibles causas de la pérdida del control del automotor: 1. Era de noche 2. En una vía pendiente 3. La carretera estaba húmeda según informe de tránsito y lloviendo según el demandante y 4. El conductor llevaba una jornada de trabajo superior de 12 horas tomando en cuenta que durante el día, el carro estuvo en mantenimiento.

Insistiendo como ya se dijo, que no hay prueba alguna de que al cabezote del vehículo se le hubieran efectuado ese día las modificaciones a los acoples para ajustar el remolque, que fueran la causa del desplazamiento del tanque hacia la cabina una vez ocurrido el accidente, sobre lo cual solo se cuenta con la versión del demandante, opuesta a lo que refiere sobre este punto el dictamen de Kenworth de la Montaña al señalar que:

“El camión Kenworth, serie T-800 modelo 2007, identificado con vin 3WK0D40X37F149542 viene configurado desde fábrica para trabajar con cualquier tipo de remolque(...) El comportamiento de la carga sobre el chasis (cabezote), es compensado por cada uno de los sistemas de amortiguación que absorben y disipan las fuerzas generadas por los diferentes movimientos del equipo remolcado, a través del sistema de suspensión integrado en la unidad”

Ahora si el demandante hubiere atendido la jornada máxima de trabajo, el accidente seguramente no se habría producido, no solo porque el periodo de descanso le hubiere permitido tomar con mayor precaución esa carretera en un horario distinto, sino que de aceptarse que el peso del vehículo hubiere contribuido de alguna forma a la no reacción del sistema de frenos para detener el vehículo en bajada, el haber detenido el vehículo observando la jornada establecida, hubiere evitado una eventual reducción de la capacidad de frenado del carro dado el efecto de recalentamiento de frenos que explicó el testigo Carlos Uribe.

En sentencia SC 3460 de 2021 la Corte Suprema de Justicia explico que:

“Esa relación o vínculo jurídico entre la conducta y el daño, entre la acción u omisión y el resultado, alude a sus dos fases: 1. La causalidad material o naturalística, fáctica o de hecho tocante con la relación que surge entre la acción y el resultado,

entre la conducta y el daño sin disquisiciones valorativas en el campo normativo. 2. La causalidad jurídica o normativa, que procura escrutar el alcance jurídico o valorativo de la relación causal como criterio de imputación normativa de modo que permita adjudicar una norma resarcitoria al sujeto autor o partícipe de la acción u omisión. Algunos sistemas ignoran la cuestión, otros la encaran, pero pululan las teorías encontradas...

... Como hay vacíos, contradicciones, resistencias, los jueces muchas veces enfrentan el problema con disparidad, sin embargo, al margen de la polémica de los estudiosos, deben fallar en uno u otro sentido. La sentencia de esta Sala, luego citada en extenso en nota de pie de página, en esta decisión, Casación del 16 de mayo 2011, expediente 00005, encara la problemática, pero también un buen número de pronunciamientos desde el 17 de diciembre de 1935 (G.J. t. XLIII, pp.305-306), y otros bien recientes, aluden a la cuestión, y más específicamente cuando se enfrentan problemas de concausalidad, como en el presente caso, donde la mayor parte de los cargos procuran sentar como condiciones o sucesos relevantes en la ruptura de un dique varios hechos que dieron lugar al daño, y en donde esta Sala halla la concurrencia de variados actores en la conducta causal.

... En el campo jurídico han prevalecido los análisis aristotélicos, y las Cortes en general han aludido a la conditio sine qua non, a la equivalencia de condiciones, a la última condición o causa más próxima al resultado, a la condición preponderante o más eficiente (buscando la línea aristotélica), a la teoría de la adecuación, a las probables o probabilísticas, a la conexión probable o proporcional, los deberes de utilización, las reglas but for test de la jurisprudencia norteamericana, al balance de probabilidades. Esta Corte, aun cuando con variaciones, por regla general se ha inclinado por la causalidad adecuada, tesis desde la cual, en mayor o menor grado aborda la solución de la presente controversia.

La causa, pues, es una cuestión insustituible del perjuicio reclamado. Un ejercicio en principio válido para investigar si determinado evento ocasionó el daño, es suprimirlo mentalmente. Si de todas formas se produce, de ello se vale la teoría de la conditio sine qua non para descartar, con ciertas previsiones, antecedentes probables. El ejercicio es permitido y de ahí parte la teoría de la causalidad adecuada, en tanto, eliminado, hipotéticamente, el hecho o la conducta generadora del daño y si éste permanece, se trata de una circunstancia que se puede tener como idónea o apta para causar el resultado. En esto no hay contrapunteo entre una y otra teoría.

La causa es una condición, pero no una cualquiera, sino una calificada: eficaz, próxima, relevante, eficiente, preponderante, adecuada. Las nociones apadrinan teorías de idéntico nombre y de tiempo en tiempo han intentado dotar al derecho de una explicación plausible a efectos de dilucidar este problema, reconocidamente complejo.”

De manera que no está probado que el peso de vehículo hubiere causado el accidente o que el desprendimiento del remolque y su posterior desplazamiento a la cabina del conductor, se haya originado por una modificación defectuosa en el soporte de fijación del cabezote con el remolque; pero lo que sí está probado es que el conductor no debía haber transitado esa vía a esa hora, si hubiere tomado el tiempo de descanso exigido por la transportadora, sin que aparezca probado alguna instrucción en contrario.

Y ahondando en razones, impuesto el comparendo, el conductor a partir de ese instante estaba también en la obligación de parar el vehículo, puesto que si bien en principio el exceso de peso es una situación atribuible a la transportadora, conocido ese hecho por el conductor a raíz de la infracción, debía detener el vehículo para evitar seguir incurriendo en ella que ya había generado una multa económica y debía

detenerse según lo establece el artículo 49 del de la ley 336 de 1996 “*La inmovilización o retención de los equipos procederá en los siguientes eventos(...) f. Cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga(...) PARÁGRAFO.-La inmovilización terminará una vez desaparezcan los motivos que dieron lugar a esta*” y el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito que reza “*En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.*”, siendo esta normatividad que debía atender el conductor del vehículo una vez enterado del sobrepeso, pero erradamente confió en poder llegar a Villavicencio y continuó conduciendo hacia su destino pasando por alto el punto 53 que el mismo refirió en su declaración, siendo que el accidente ocurre a la 1: 25 a.m. del 1 de junio de 2011 según informe policial sobre el km 56+580, es decir más de una hora después de impuesto el comparendo (23:20 del día 31 de mayo de 2021), lapso más que amplio para buscar un sitio donde pernoctar o tomar el descanso de 10 horas y de igual manera realizar las llamadas respectivas a fin de lograr el trasbordo de la carga o esperar alguna instrucción al respecto por parte de Tix.

CONCLUSIÓN.

En apretada síntesis se concluye que en este caso no está probado que el exceso de peso que en efecto presentaba el vehículo haya sido causa del accidente, ni está probado que se hubieren efectuado modificaciones a los equipos que conllevaran al momento del choque a un indebido desplazamiento del tráiler hacia la cabina, tampoco se demostró que el tractocamión hubiere presentado una falla técnica en su sistema de frenado, pero aún bajo el supuesto de cualquiera de estas hipótesis en cualquier caso se presenta una culpa exclusiva de la víctima exonerativa de la responsabilidad de la transportadora pues por dos razones de peso, el Sr. José Daniel Ocampo no debía estar transitado esa vía a la hora del accidente y en el kilómetro 56+580, la primera porque había sobrepasado su jornada de trabajo y la segunda como consecuencia de la infracción de tránsito por sobrepeso que le imponía a él como ejecutor de la actividad peligrosa de conducción, detener el vehículo hasta tanto cesara la causa de esa infracción.

Consecuencia de lo anterior se impondrá la respectiva condena en costas en favor de quienes oportunamente se opusieron a las pretensiones de la demanda.

DECISIÓN

Expresado lo anterior, el **JUZGADO CINCUENTA CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ D.C.**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

RESUELVE

PRIMERO: NEGAR las pretensiones de la demanda por responsabilidad civil extracontractual por falta de legitimación en la causa por pasiva respecto de Helm Bank hoy Banco CorpBanca, Exxonmobil de Colombia hoy Primax Colombia S.A. y Transcarga la Serranía Ltda.

SEGUNDO: NEGAR las pretensiones de la demanda por responsabilidad civil contractual y extracontractual respecto de Trans Inhercor X, TIX S.A., por las razones esbozadas en esta sentencia.

TERCERO: CONDENAR en costas a los demandantes a favor de las demandadas a excepción Transcarga la Serranía Ltda. Fíjense como agencias en derecho la suma de \$8.000.000.oo

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

**PILAR JIMÉNEZ ARDILA
JUEZ
026 2014 00618**

Firmado Por:

**Pilar Jimenez Ardila
Juez
Juzgado De Circuito
Civil 050
Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,**

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica, conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación: **5c6297e1605f498fde957cd9e6bb530e221540b5cc347529b9d7177afae85cc3**

Documento generado en 19/04/2022 10:31:22 AM

**Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>**