

REPÚBLICA DE COLOMBIA



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

Bogotá D. C., cinco (5) de abril de dos mil veintiuno (2021)

Radicación No. 11001 31 03 023 2014 00028 00

Cumplido el trámite de rigor, procede el Despacho a proferir la sentencia de mérito que en derecho corresponda, dentro del proceso *Ordinario de responsabilidad civil extracontractual* seguido por **LAURA PATRICIA MOLINA PULIDO** contra **GEOPARK COLOMBIA S.A.S., MULTICARGA DE LA SABANA S.A.S.**

ANTECEDENTES

1. Pretensiones.

Solicitó la convocante declarar que su contraparte es civilmente y extra contractualmente responsable por los daños y perjuicios causados con ocasión del «*volcamiento del vehículo tipo camión de placas ZKG002 ocurrido el 19 de junio de 2013, a la empresa contratante Multicarga de la Sabana S.A.S. y la empresa Geopark S.A.*»

A consecuencia, reclamó que se condene a pagar a su favor y a cargo de las convocadas doscientos treinta y un millones seiscientos un mil setecientos noventa y cuatro mil trescientos cincuenta y nueve millones seiscientos pesos (\$231.601.760) correspondientes al valor de los gastos en que incurrió «*a partir de la cedida de la bancada o terraplén y volcamiento del vehículo de su propiedad*», discriminados en el líbello demandatorio a título de daño emergente, lucro cesante y daños morales.

2. Hechos.

El día 16 de junio de 2013, Multicarga de la Sabana S.A.S. celebró con la accionante un contrato de transporte con el objeto de *«transportar mercancía con destino a Barranca de Upía y luego se le cambió la ruta hacia el pozo petrolero ubicado en cercanías de Tauramena[,] Casanare, pozo exploratorio Taro Taro»*. Explicó que en desarrollo de dicho contrato *«[s]e le ordenó al conductor del camión (...) tomar la vía privada»* de propiedad de Geopark. Aseveró que *«una vez anunciado en la portería de la entrada del Pozo Taro Taro, se le informó que debía esperar»*, indicó que *«estando en el sitio ordenado por la empresa GEOPARK listo para descargar, se cedió el terraplén por falta de inspecciones y condiciones de la vía al no tener la compactación necesaria (...) se produjo el volcamiento»*.

3. Actuación procesal.

3.1. La anterior demanda fue admitida el 28 de enero de 2014 (f. 118).

3.2. GEOPARK S.A.S. se notificó de forma personal el 2 de abril de 2014 y dentro de la oportunidad contestó la demanda:

3.3. Aseveró que en lo referente a que la vía se cedió por falta de inspecciones y compactación, no era cierto comoquiera que la vía se había construido con especificaciones técnicas cumpliendo obligaciones contempladas en la licencia ambiental. Afirmó que el conductor había faltado al deber objetivo de cuidado en la medida en que no tomó precauciones al momento de estacionar el vehículo. Afirmó además que cumplió con todas las obligaciones que surgieron a su cargo respecto al mantenimiento de la vía y, enfatizó, que el suceso no ocurrió en ejercicio de actividades peligrosas pues en todo caso, el conductor había estacionado el automotor por fuera de la zona (banca) donde se debe circular.

Como medios de defensa propuso: *«inexistencia de obligación de indemnizar por ausencia de culpa»*, *«no se encuentra probada la causa que produjo el evento»* *«carga de la prueba de los perjuicios sufridos y de la responsabilidad de Geopack/excesiva tasación de perjuicios/objeción juramento estimatorio»*.

3.4. Por su parte, Multicarga de la Sabana S.A.S. fue notificada de forma personal el 10 de abril de 2014.

3.5. Dentro de la oportunidad concedida refirió que en la resolución n.º 291 del 21 de febrero de 2011 se autorizó a Geopark a la adecuación y utilización de zonas de préstamo lateral para las vías constructivas de locaciones y vías de acceso. Afirmó que contrató el servicio de transporte de mercancía con la demandante, en su calidad de propietaria (f. 85) del vehículo aquí involucrado. Dijo que esta a su vez era la empleadora del conductor del vehículo –Álvaro Díaz Cadena- y, por lo tanto, al mediar un contrato de transporte no podía hablarse de responsabilidad civil **extra contractual**.

Dijo que era imperioso que se probara quien dio la orden de parquear el vehículo en el sitio donde ocurrió el accidente y que la responsabilidad por el mantenimiento de la vía correspondía a Geopack. En ese orden, excepcionó *«falta de legitimación en la causa por pasiva»*, *«inexistencia de solidaridad entre los integrantes de la pasiva»* *«hecho o culpa de un tercero»*, *«enriquecimiento sin causa»*, *«tasación excesiva de perjuicios e inexistencia de perjuicios morales»*

4. Dentro de la oportunidad concedida por la ley se realizaron los siguientes llamados en garantía: **GEOPARK COLOMBIA** llamó en garantía a ACE SEGUROS hoy CHUBB COLOMBIA, esta entidad aseguradora a su vez llamó a ACE SEGUROS y este último a MEYEN S.A., entidades que contestaron la demanda y el llamamiento y se opusieron al éxito de las pretensiones.

5. Por auto del 18 de enero de 2016, el Juzgado Cuarenta y Nueve Civil del Circuito convocó a audiencia prevista en el artículo 372 del Código General del Proceso. No obstante, en desarrollo de aquélla y por solicitud de un extremo convocado aclaró que la misma se regiría por los apremios del canon 101 del Código de Procedimiento Civil. A dicha diligencia, no compareció la demandante, y tampoco justificó su inasistencia.

6. Mediante providencia del 2 de junio de 2016 (folio. 300), se decretaron las pruebas solicitadas por las partes de manera legal y oportuna, de las cuales aparte de las documentales allegadas por cada uno de los extremos del litigio,

se ordenó la práctica de pruebas pedidas por ambos extremos del pleito. Culminado el debate probatorio, el día 15 de agosto de 2019 (folio. 588),

7. Finalmente, en audiencia del 23 de marzo actual se recibieron los alegatos de conclusión.

7.1. El procurador judicial del convocante reiteró en lo cardinal sus alegaciones iniciales. Insistió que a través del personal de vigilancia de Geopark S.A.S. *«a las quince y cincuenta seis horas»* se dio la orden al conductor del tractocamión de estacionar el vehículo al lado derecho de la vía, detrás de otros automotores, aproximadamente a las *«dieciocho treinta horas se escucha un fuerte estruendo»*, el conductor se acerca a donde está el vehículo y *«lo encuentra volcado hacia el costado derecho en una zanja (...) observando que la bancada se había hundido»*.

Recordó que la empresa Geopark tiene adjudicado un contrato de explotación petrolera en el pozo Taro Taro y, por esa razón, es la responsable del mantenimiento cuidado y administración de la vía –conforme la licencia que le fuera otorgada.

De otro lado, aseveró que entre Multicarga la Sabana S.A.S. y la accionante se celebró un contrato de transporte de mercancía, sin embargo, en el decurso de esa convención hubo cambios en las rutas estando dichos desvíos asociados al accidente, pues se dieron ordenes de forma unilateral e inconsulta sin que la propietaria del vehículo tuviera la oportunidad de conocer el estado de la vía y la capacidad de aguante de aquélla.

Como alegatos novedosos atribuyó la falta de capacitación y el exceso de carga como hechos generadores de la responsabilidad que ahora endilga a su contraparte de forma solidaria.

7.2. Por su parte Geopark S.A.S. dijo, en lo cardinal, que las causas del accidente atribuidas por la demandante fueron: (i) falta de mantenimiento de la vía y (ii) orden por parte del personal de parquear el vehículo en el lugar donde ocurrió el accidente. Sin embargo, contrario a lo afirmado por la demandante la vía contaba con todas las especificaciones técnicas que le fueron ordenadas por la

autoridad competente que concedió el permiso para habilitar la vía. Insistió en que fue la falta de pericia del conductor del vehículo lo que conllevó al desenlace cuya reparación ahora reclama.

7.3. A su turno, Multicarga de la Sabana S.A.S (hoy Tesecor Transporte) además de insistir en sus defensas, aseveró que por cuenta de la relación contractual que existió entre las partes no era del caso endilgar responsabilidad civil extracontractual en su contra. Dijo que por esa razón, además, no era de recibo predicar solidaridad alguna entre las sociedades demandadas dado que el origen de las obligaciones no resultaba común a aquéllas. Por lo demás, cuestionó las pretensiones indemnizatorias reclamadas al considerar que existió una tasación excesiva de los mismos.

7.4. Meyan S.A. insistió en la negativa de las pretensiones. Aseveró que la causa del accidente ocurrió dada la impericia del conductor del vehículo siniestrado, sin que se hubiera demostrado subordinación alguna por parte del personal de las demandadas directas. Explicó que fue decisión del conductor estacionar el automotor en el lugar donde ocurrió el accidente a sabiendas de la carga que pesaba sobre el mismo. Finalmente, dijo que no se logró acreditar de modo alguno la presunta inestabilidad del terreno o el estado regular de la vía y, por tanto, era del caso absolverla de las pretensiones de la demanda y del llamamiento en garantía.

7.5. Chubb Seguros Colombia S.A. (antes Ace Seguros S.A.), aseveró de manera liminar que el régimen de responsabilidad aplicable al caso era el régimen de responsabilidad bajo la modalidad de culpa probada. Aclarado eso, dijo que en el proceso no se probó de forma alguna que la carretera incumplía las normas técnicas de construcción y mantenimiento y, por el contrario, quedó plenamente demostrado que la vía fue construida en perfectas condiciones e incluso que fueron contratados algunos mantenimientos que se realizaron con posterioridad a la finalización de la obra, concluyó entonces que no se demostró culpa alguna en cabeza de Geopark y, por el contrario, fue el comportamiento culposo del conductor lo que ocasionó el daño que ahora se reclama. Dijo además que para la fecha en que acaeció el volcamiento del vehículo, el extremo accionante no contaba con permiso para transportar carga dimensionada. Finalmente, recalcó que no se demostró el

daño solicitado como reparación.

7.6. Finalmente, Cardinal Compañía de Seguros, hoy Jmalucelli Travelers Seguros S.A. coadyuvó las peticiones del extremo demandado.

CONSIDERACIONES

PRESUPUESTOS PROCESALES

Ningún reparo debe formularse por esta judicatura en lo atinente a los presupuestos del proceso comoquiera 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 se contrae a determinar si se cumplen los presupuestos sustanciales y probatorios, para que prosperen las pretensiones demandadas, tendientes a declarar la responsabilidad civil extra contractual y solidaria de las sociedades demandadas, con ocasión al accidente acaecido en una vía de propiedad de Geopark S.A.S., por el cual se predica el daño y consecuentemente, si está llamada a soportar las pretensiones indemnizatorias correspondientes.

PRESUPUESTOS DE LA ACCIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

1. Nuestra codificación civil contempla la responsabilidad *por los delitos y las culpas*, clasificándola en tres (3) grandes grupos, cada uno con sus propios preceptos y campo de aplicación. El primero, constituido por los artículos 2341 a 2345, se refiere a los principios generales de la responsabilidad por el *hecho personal*, tradicionalmente conocido con el nombre de responsabilidad directa. El segundo, conformado por los cánones 2346, 2347, 2348, 2349 y 2352, regulan la responsabilidad por el *hecho de personas bajo el cuidado o dependencia de otra*; y

el tercero, comprende los preceptos 2350, 2351, 2353, 2354, 2355 y 2356, trata la responsabilidad por el hecho de *las cosas animadas o inanimadas y por actividades peligrosas*.

La doctrina ha definido la responsabilidad civil de la siguiente manera:

«[...] la responsabilidad civil supone siempre la relación entre dos sujetos de los cuales uno ha causado el daño y el otro lo ha sufrido, la responsabilidad civil es la consecuencia jurídica de esta relación de hecho, o sea la obligación del autor del daño de reparar el perjuicio ocasionado, por este motivo se advierte que la responsabilidad civil se resuelve en todos los casos en una obligación de reparación. Por lo tanto es responsable aquel sujeto que queda obligado a indemnizar el perjuicio causado a otro y no es responsable quien a pesar de haber causado un daño a otro, no obstante no es obligado a repararlo». (VALENCIA ZEA, Arturo, Derecho Civil. Tomo III, página. 202).

Así, tratándose de responsabilidad civil extracontractual o contractual una y otra tiene como elementos comunes los siguientes elementos a saber:

- a) La existencia de una conducta del demandado que por regla general debe ser culposa y/o antijurídica.
- b) El daño sufrido por la víctima.
- c) Ese daño sea causado por la conducta del agente¹

En lo referente a la conducta del demandado a la que se imputa un daño el mismo tratadista indica que *«sin que haya una conducta activa u omisiva de por medio, la responsabilidad civil es impensable»*.

Ahora bien, para derivarse la responsabilidad hay que mencionar que por regla general es menester que tal conducta sea culposa la cual debe ser probada y excepcionalmente para algunos eventos se ha establecido un régimen de culpa presunta y algunos aceptan la llamada responsabilidad objetiva.

¹ Tratado de Responsabilidad civil Tomo I Javier Tamayo Jaramillo. Legis

2. Referente a la naturaleza del daño y su indemnización, se puntualiza que el daño es la lesión o menoscabo que se ocasiona a un interés, esté o no consagrado como un derecho real u objetivo. Ha dicho la doctrina que para que exista daño, basta que se afecte o menoscabe un interés que se encuentre en el patrimonio del ofendido.

Por su parte la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, ha concretado este concepto al expresar que el daño es el elemento determinante de la resarcibilidad a favor de la víctima, *«que opera cuando Esta fallece, sufre incapacidad física o mental, o inactividad productiva [...]»*².

3. De otra parte, al tenor del canon 2341 del Código Civil, se tiene por sentado que quien haya cometido un delito o culpa, cometiendo un daño a otro, se encuentra obligado a resarcirlo (indemnizarlo), sin perjuicio de la pena principal que la ley le imponga por la culpa o el delito cometido, significa esto que, es deber de las personas actuar con diligencia y prudencia, de lo contrario se verían avocados a responder penal y civilmente por los perjuicios que con su conducta culpable, negligente y/o dolosa ocasionen.

4. Para la Corte Suprema de Justicia, *«[...] el nexo causal entre la conducta imputable al demandado y el efecto adverso que de ella se deriva para el demandante, debe estar debidamente acreditado, porque el origen de la responsabilidad gravita, precisamente, en la atribución del hecho dañoso al demandado [...]»*³, pues *«la responsabilidad supone la inequívoca atribución de la autoría de un hecho que tenga la eficacia causal suficiente para generar el resultado, dado que si la incertidumbre recae sobre la existencia de esa fuerza motora del suceso, en tanto que se ignora cuál fue la verdadera causa desencadenante del fenómeno, no sería posible endilgar responsabilidad al demandado»*⁴.

5. En lo que atañe a la responsabilidad por actividades peligrosas, el artículo 2356 del ordenamiento civil las consagra y aun cuando, no fueron establecidas taxativamente, por vía doctrinal y jurisprudencial se ha precisado que

² Corte Suprema de Justicia, Sentencia del 25 octubre de 1994.

³ G.J. 234, p. 260, sent. cas. civ. de 5 de mayo de 1999, reiterada en cas. civ. de 25 de noviembre de 1999, Exp. No. 5173.

⁴ Sentencia Casación Civil de 23 de junio de 2005, Exp. No. 058-95

son «aquellas en que el hombre usa las cosas o energía para desarrollar su trabajo o industria»⁵, o las que «implican riesgos de tal naturaleza que hacen inminente la ocurrencia de daños»⁶

En lo tocante a la actividad peligrosa en el transporte de hidrocarburos la Corte Suprema de Justicia en sentencia SC5686-2018 del 19 de diciembre de 2018 MP. Margarita Cabello Blanco recordó que: *La actividad peligrosa es pues, aquella que, ya en su estructura ora en su comportamiento, con cosas inertes o en movimiento o raramente sin el uso de ellas, genera más probabilidades de daño de las que usualmente puede un ser humano promedio soportar y repeler, es aquella cuyos efectos se vuelven incontrolables, imprevisibles, devastadores por la multiplicación de energía y movimiento que supone o le es inherente, efectos además inciertos por su capacidad de destrozamiento mayor. En esta tarea, que el legislador ha delegado tácitamente al juez, pues no existe definición de lo que ha de entenderse por actividad peligrosa ni menos un catálogo de las que se tengan por tales, debe echar mano aquel de todos estos tópicos, de modo que no sea el capricho o el mero subjetivismo el criterio que predomine a la hora de encasillar una en particular dentro de esta categoría. Más adelante indico que (...) Si el guardián de una actividad peligrosa fue además el responsable del diseño y la construcción de la cosa con la cual ejecuta la misma, y, al margen de acontecimientos fortuitos como el hecho de un tercero alegado (concausa), el defecto de ubicación o de instalación de dicha cosa contribuyó decididamente junto con el hecho del tercero a la aparición del perjuicio, la culpa está demostrada y ella sola basta para endilgar responsabilidad a ese guardián, que lo es tanto del comportamiento de la cosa como de su estructura (...)*

Ahora, al demandarse a quien causó una lesión como resultado de desarrollar una actividad calificada como peligrosa y, al tiempo, el opositor aduce culpa de la víctima, es menester estudiar cuál se excluye, acontecimiento en el que, ha precisado la Corporación: «en la ejecución de esa tarea evaluativa no se puede inadvertir 'que para que se configure la culpa de la víctima, como hecho exonerativo de responsabilidad civil, debe aparecer de manera clara su influencia en la ocurrencia del daño, tanto como para que, no obstante la naturaleza y entidad de la actividad peligrosa, [e]sta deba considerarse irrelevante o apenas

⁵ Gaceta Judicial T. LI, pág. 240-295.

⁶ G.TC. CXLII, pág. 173.

concurrente dentro del conjunto de sucesos que constituyen la cadena causal antecedente del resultado dañoso'. Lo anterior es así por cuanto, en tratándose 'de la concurrencia de causas que se produce cuando en el origen del perjuicio confluyen el hecho ilícito del ofensor y el obrar reprochable de la víctima, deviene fundamental establecer con exactitud la injerencia de este segundo factor en la producción del daño, habida cuenta que una investigación de esta índole viene impuesta por dos principios elementales de lógica jurídica que dominan esta materia, a saber: que cada quien debe soportar el daño en la medida en que ha contribuido a provocarlo, y que nadie debe cargar con la responsabilidad y el perjuicio ocasionado por otro» (G. J. Tomos LXI, pág. 60, LXXVII, pág. 699, y CLXXXVIII, pág. 186, Primer Semestre, (...) Reiterado en CSJ CS Jul. 25 de 2014, radicación n. 2006-00315).

ANÁLISIS DEL CASO CONCRETO

Pretende el demandante, que a través de la presente acción se declare civilmente extracontractual y solidariamente responsable a al extremo convocado por los daños y perjuicios ocasionados al vehículo de su posesión identificado con placas SKG-002, con ocasión al accidente acaecido el 16 de junio de 2013, en inmediaciones del pozo denominado Taro Taro y, en razón de ello, se le condene de forma solidaria a pagar las sumas referidas en el acápite de pretensiones del libelo demandatorio.

Legitimación en la causa

1. En lo referente a la legitimación para actuar y ser llamado a responder por los perjuicios implorados, presupuesto sustancial que debe observar el juzgador en esta clase de acciones, debe resaltarse que el mismo artículo 2342 del Código Civil, señala que la indemnización puede solicitarla el «[...] **dueño** o poseedor de la cosa sobre la cual ha recaído el daño o su heredero, sino el usufructuario, el habitador, o el usuario, si el daño irroga perjuicio a su derecho de usufructo, habitación o uso [...]». Sobre la calidad en que compareció la demandante al juicio se tiene que aquella se atribuyó la de propietaria, para ese efecto, aportó certificado de información de vehículo automotor expedido el 9 de julio de 2013 (fl.85) del que se desprende que la propietaria inscrita del automotor para esa data era Laura

Patricia Molina Pulido, luego se encuentra demostrada la titularidad que ostenta la convocante sobre el bien objeto del presente asunto, precisando además que dicha calidad no fue discutida dentro de esta causa por lo que se encuentra legitimada entonces para promover la presente acción.

1.1. Respecto a la legitimación en causa por pasiva, no se tiene reparo pues (i) desde la contestación de la demanda se reconoció por parte de Geopark Colombia S.A.S. que, en efecto, es la «*responsable de la administración de la vía de paso petrolero Taro Taro*» en el marco del cumplimiento de la licencia ambiental que le fuere otorgada por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, mediante Resolución n.º 291 del 21 de febrero de 2011 (folio 69), a través de la cual se le autorizó «*la adecuación y utilización de zonas de préstamo lateral para las vías constructivas de locaciones y vías de acceso*», lo cual en lo particular involucra la construcción de 10 plataformas multipozos (paginas 13 y 46 de la citada Resolución) y, por tanto, no solo construyó la vía donde se presentó el accidente sino que además era la llamada a realizar los mantenimientos echados de menos por su contraparte, situación que queda reafirmada con la respuesta que sobre ello dio al ANLA (folio 41-42), sino como lo reconoció la propia demandada en comunicación visible a folio 36 del expediente.

1.2. Por su parte, Multicarga de la Sabana S.A.S. reconoció que celebró un contrato de transporte con la demandante en su condición de propietaria del vehículo de placas SKG-002, lo cual acredita el vínculo que tiene con la demandante que motivo su llamado a este asunto.

Precisión preliminar

Dada la imputación de responsabilidad endilgada por la demandante surge imperioso advertir que pese a las falencias en las que se incurrió en la demanda por parte del apoderado judicial al alegar una responsabilidad civil extracontractual también respecto de Multicarga frente a la cual refiere acerca de la existencia de una relación del orden contractual en ocasión a la celebración de un contrato de transporte, pero pese a ello de forma indiscriminada atribuyó responsabilidad extracontractual a las sociedades convocadas; es menester superar esa deficiencia que plantea el líbello, dada la facultad interpretativa con la que cuenta

esta falladora y se debe entender que el sentir del libelo es respecto de esta sociedad pretender la responsabilidad contractual, pues de otro modo no se abriría a traído a cuento todos los contornos de la relación contractual que las vinculó. Sobre el particular, viene bien memorar que *«[c]uando la demanda genitora del proceso sea oscura, imprecisa o vaga, gravita sobre el juzgador, no una mera potestad de interpretarla, sino el deber de hacerlo, por supuesto dentro de los límites establecidos en la ley con miras a precisar su verdaderos alcances, labor a la que solo pueda (sic) sustraerse cuando la confusión sea de tal magnitud que pese a sus esfuerzos, no logre desentrañar sus alcances sin alterar el contenido objetivo, pues es obvio que en tal caso, en lugar de cumplir con su cometido, estaría sustituyendo la voluntad del demandante y trocando, a su antojo, el objeto del litigio»*⁷.

Ahora dado entonces que respecto de Multicarga no se esta frente a una eventual responsabilidad civil extracontractual sino contractual, desde ya se anticipa que la actora no precisó ni probó cual fue la obligación incumplida por la citada sociedad, pues si bien se alega que se presentó una variación en el trayecto de transporte contratado y que ello se dio de forma inconsulta, el propio conductor del vehículo comento como todos estos cambios eran por él informados a la propietaria del vehículo y que frente al desvío del trayecto, la demandante no tuvo inconveniente (minuto 14:50 - Cd 2 - folio 788); sumado a ello la demandante incluso en el interrogatorio de parte que absolvió aseveró que el desvío en el trayecto no fue la causa del accidente y, que en todo caso, el flete por los cargos adicionales le fue debidamente pagado en su oportunidad, situación que además se desprende de la factura de venta n. 85 (aportada con la demanda f. 46) en la que se relacionaron conceptos de cobro por recorridos no pactados y descargue de mercancía por fuera del tiempo reglamentado; además que el manifiesto de carga tiene como destino final el pozo Taro Taro, lugar donde se presenta el volcamiento.

Adicionalmente, al momento de absolver el interrogatorio de parte, la señora Laura Patricia aseguró que si bien, la ruta contratada fue hasta Villanueva, lo cierto era que los pozos quedaban en Tauramena, Casanare. Sin embargo, refirió que la causa del accidente no fue por el desvío sino por el sedimento de la vía. Con todo, en la declaración rendida por el señor Álvaro Díaz Cadena (conductor del

⁷ Corte Suprema de Justicia, Casación Civil. Sentencia de 17 de abril de 1978. Exp.4.680. M.P. Jorge Antonio Castillo Rúgeles.

vehículo accidentado) explicó que todas las ordenes que le daba Multicarga de la Sabana se las comunicaba a la propietaria del vehículo, dijo que ella no tuvo ningún inconveniente con los desvíos en la ruta. Adicionalmente, coincidió en que la causa del accidente estuvo relacionada con el estado del terraplén.

Por lo demás, precisa el despacho que revisada la imputación realizada por el apoderado de la actora no se cuestionó de modo alguno el incumplimiento de las obligaciones que surgieron a cargo de la aludida sociedad, que eventualmente pudiera desembocar en la responsabilidad que ahora atribuyó a esa codemandada, luego no se satisfacen los presupuestos axiológicos para predicar responsabilidad alguna a su cargo y, por lo tanto, se denegarán las pretensiones de la demanda en su contra, pues se itera que el sustento de la responsabilidad achacada fue sustentado de forma exclusiva en obligaciones que según el actor debían ser satisfechas por Geopark Colombia S.A.S.

Aclarado lo anterior, procede el despacho a analizar si concurren a cabalidad los elementos axiales de la responsabilidad extra contractual respecto de la primera de las sociedades, que permitan declarar en favor de la accionante las pretensiones del libelo introductor.

Culpa

Endilgó la actora a la convocada la responsabilidad civil en tres (3) pilares fundamentales a saber: (i) sedimento del terraplén por falta de inspección de la vía; (ii) falta de mantenimiento de la vía donde ocurrió el volcamiento permitió el sedimento del terraplén por paso frecuente de vehículos pesados y, finalmente, (iii) cuestionó que el personal de la empresa Geopark dio la orden de parqueo en el lugar donde ocurrió el incidente.

Sobre el primero de los puntos, ha de decirse que tal como da cuenta la documental, mediante Resolución n.º 291 del 21 de febrero de 2011 el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial otorgó en favor de Winchester Oil & Gas S.A. hoy Geopark S.A.S. licencia ambiental a través de la cual se permitió, entre otros aspectos, autorizar «*actividades de adecuación de carretables existentes mediante la adecuación de la capa de rodadura y de ser necesario la*

construcción de un terraplén que tendrá una altura máxima de 2 m, a estas vías se les realizará las obras de control y manejo de aguas de escorrentía necesarias como box coulvert, alcantarillas, cunetas y descolles» e incluso autorizó la construcción de accesos nuevos.

En ese orden, obra en el plenario contrato para la construcción de la vía de acceso y locación en los prospectos Tua 2B, Tua 4-5, Taro Taro, celebrado entre Winchester Oil & Gas S.A. hoy Geopark S.A.S. y Meyan S.A., esta última sociedad con objeto social relacionado con construcción de locaciones, vías de acceso, puentes y obras civiles. El objeto de ese particular contrato fue la construcción de la vía de acceso donde ocurrió el volcamiento del automotor ZKG-002.

Asimismo, se aportó anexo correspondiente a los alcances de construcción de las vías de acceso y locaciones del 8 de noviembre de 2012, en la que se estableció, entre otros aspectos, que *«la locación se diseñará de acuerdo a las especificaciones que suministra Geopark y las vigentes en INVIAS, con un ancho de banca neta de 4.5m y 6m de acuerdo con lo especificado para cada proyecto, pendientes máximas del 8%, curvas de radios mínimos horizontales de 25 m y cunetas revestidas en tramos con pendientes mayores al 5%»*, se pidieron ensayos de asentamiento y comprensión, pruebas de resistencia las cuales debía cumplir con especificaciones técnicas *«ya sean ICONTEC o ASTM»*.

Igualmente, reposa el informe técnico de construcción de vía de acceso pozo Taro Taro (ff. 455 y ss) en el que se explicó con detalle las intervenciones que se realizaron y el paso a paso de la obra, destacando la instalación de 28 señales viales a lo largo de la vía y que la entrega de la obra estuvo precedida de interventoría tanto de Geopark como de Meyan S.A., Tuscany e Hidroambiental. Sobre esto último, reposa acta de recibo oficial (ff 205 y ss) de fecha 21 de abril de 2013, en la que se estableció que la obra en términos generales fue recibida en buen estado.

A su turno, la testigo Jenny Carolina Trujillo García –ingeniera civil de Meyan S.A.– aseveró que la vía era de 5 metros de ancho para tránsito de un solo carro, y que cada 700 metros existían bahías debidamente señalizadas por lo que los carros que ingresaban al pozo debían parquearse en la bahía y esperar que el otro carro pasara y continuar. Explicó que durante la ejecución de la vía no se

presentó alguna no conformidad o hallazgo, en la medida en que en terraplén se ejecutó por capas las cuales debían estar plenamente compactadas y cumpliendo las especificaciones de laboratorios para que fueran recibidas por el interventor, quien se aseguraba de que todo estuviera bien y daba el visto bueno para continuar con la siguiente capa *«y así hasta llegar a la capa final»* asimismo, aseguró que de haber *«encontrado alguna falla no [hubieran] podido terminar la vía porque no lo hubieran aprobado y cuando entregamos la obra estuvo a satisfacción del cliente»*.

Indicó además que al realizar el diseño de la vía se realizó un estudio hidrográfico pues en Casanare *«casi todas las locaciones son en sabana»* y justamente por eso se construyó el terraplén más alto, y que para que el nivel del agua ocasionara un daño a la vía tendría que caer una corriente muy fuerte, pero las aguas que allí existen se encuentran estancadas y no tienen esa virtualidad.

Aseveró que, de acuerdo con las especificaciones técnicas, la vía podía soportar aproximadamente 8.5 toneladas por eje; sobre este particular aspecto, en la declaración rendida por el ingeniero civil Oscar Lozano (empleado de Geopark) además de indicar que la vía la construyó la compañía Meyan S.A. dijo que aquella cumplía con los parámetros para transportar cargas pesadas, pues se hicieron pruebas con cargas de hasta 70 toneladas.

Frente al mantenimiento por desgaste, la testigo refirió que *«se dan de acuerdo a la necesidad o el tránsito que tenga el uso»*, también el ingeniero Oscar Lozano aseguró que se realizaron mantenimientos por desgaste.

Adicionalmente, a folio 822 y ss del tomo III reposa el dictamen pericial realizado por el ingeniero Civil Abel Barrera Hurtado, en el que refiere que *«la compactación del material de relleno tenía las resistencias adecuadas para la circulación de vehículos»*, concluyendo además que: (i) la vía de acceso se construyó con medidas adecuadas para el movimiento normal de vehículos a pozo Toro Toro; (ii) se realizaron mantenimientos periódicos para el continuo movimiento normal de vehículos y (iii) por las características de la vía, era necesario tener la pericia para acceder a las instalaciones y evitar incidentes.

Vale precisar que la auxiliar de la justicia del segundo de los dictámenes aportados, Claudia Carolina Vargas Vargas, no compareció a la audiencia que antecedió a esta decisión y, su excusa solo fue presentada finalizada aquélla (cuando ya se había dado el sentido del fallo) razón por la cual, conforme las previsiones del artículo 228 del Código General del Proceso, dicha experticia no se valorará en esta instancia.

De las pruebas relacionadas en precedencia, colige esta judicatura que el extremo actor lejos quedó de acreditar las deficiencias en la construcción de la vía y menos que la falta de mantenimiento de aquélla hubiese sido la causa fatal del accidente. Por el contrario, de los medios de prueba relacionados se extrae sin equívocos que el acceso al pozo Taro Taro se construyó en cumplimiento a las normas exigidas para dicho fin, pues en el desarrollo de la obra se realizaron distintas pruebas que permitieron establecer la idoneidad de la vía, y esta solo fue recibida previa aprobación de la interventoría. Adicionalmente, así se desprende las particulares conclusiones a las que arribó el auxiliar de la justicia quien es un experto en la materia.

Ahora, en lo que tiene que ver con la presunta orden que recibió el conductor del vehículo por parte del personal de la empresa Geopark relacionada con estacionar el automotor en el preciso lugar donde ocurrió el incidente, ha de decirse que más allá del dicho de la actora no reposa prueba alguna que de fuerza a tal aseveración. Por el contrario, llama la atención del despacho que ni en la declaración extra proceso (realizada por el señor Álvaro Díaz Cadena ante la Notaría Única de Tauramena), ni en el informe de tránsito realizado por la Inspectora Municipal de Tauramena (los dos del 25 de junio de 2013) se indicó que algún empleado de esa sociedad hubiere impartido la instrucción de parqueo en el sitio donde ocurrió el incidente, por el contrario, de la lectura de los aludidos documentos aseveró el deponente que *«el día miércoles 19 de junio a las 2.45 pm me anunciaron en la portería que me devolviera para el pozo TARO TARO, allá llegué a las 4:00pm, me anuncié en la portería y me dijo el vigilante que más tarde me descargaban»*, continuando con su relato aseveró que *«estaba esperando alrededor de dos horas y media para la orden de entrada al descargo y en eso de las 6.30 pm escuch[é] un ruido en la parte donde tenía el vehículo parqueado sobre la vía y (...) ví que (...) se había volcado»*.

Pese a lo anterior, al momento de rendir la declaración que le fuera solicitada dentro de este asunto indicó que duro aproximada 10 horas esperando para el descargue, y se estacionó en el lugar donde ocurrió por orden del vigilante. Más adelante dijo que se estacionó en la bancada porque no había más sitio en la carretera, que vio la vía normal y ubicó el carro donde creía que quedaba seguro, explicando que parqueó en el terraplén. De este modo, y dadas las inconsistencias en las que incurrió en las declaraciones, su testimonio le resta credibilidad a su dicho en lo que concierne al tiempo de espera para descargar la mercancía. Agréguese a lo anterior que el conductor del vehículo que era además trabajador de la misma demandante como esta lo declaró en su interrogatorio, reconoce saber que el tránsito que se hace por estas carreteras debe ser por el centro de la vía, así lo dijo en su declaración (minuto 17:57 del archivo –CD 2- Folio 788), luego no solo no se demostró la instrucción que supuestamente se le impartió para que estacionara en un costado de la carretera, sino que además el conductor conocía las características de la carretera, sabía que el carro “*estaba pesado*” como el lo expuso en su relato, por lo que nada explica que haya decidido estacionar el vehículo en ese punto siendo una vía con un ancho de calzada de 5 m. como refiere el dictamen pericial (folio 827) distinto a lo que dice el testigo que era de doble calzada,; debe tenerse en cuenta además que de acuerdo con lo relatado por la testigo Jenny Carolina a esa altura de la vía, el conductor habría pasado por al menos 7 bahías anteriores que contaban con señalización, quien además aseguró que, dada la extensión de la vía, los carros deben transitar por el centro, por lo que no se espera que un vehículo se orille demasiado como en el caso que aquí se estudia, bahías sobre las cuales da cuenta también el dictamen pericial que las describe con longitud de 22 metros y transiciones de 11 metros para sobre paso y cruce vehicular. Así, dada la ausencia de pruebas que den fe de lo contrario, se colige que el conductor de manera deliberada estacionó en área no habilitada, sobre el terraplén el cual después de un tiempo se cedió, pero no por un defecto de la vía construida o su mantenimiento, sino por el peso y estacionamiento del vehículo en zona no habilitada.

En referencia a la conducta procesal de las partes, este despacho adicionalmente a todo lo atrás expuesto deduce indicios en contra de la accionante,

comoquiera que de manera injustificada no asistió a la audiencia prevista por el artículo 101 del Código de Procedimiento Civil.

Dado que no se acredita el primer elemento de la responsabilidad –culpa– no se hace necesario examinar los demás requisitos, ni proveer sobre los demás medios de prueba (los cuales se encaminaron a demostrar el daño y su monto), así como entrar a estudio de los medios exceptivos propuestos por las sociedades convocadas ni los llamamientos por ellas realizados.

Conclusión

Corolario de todo lo anterior, es que se negarán las pretensiones de la demanda y, consecuentemente, se impondrá condena en costas en favor del extremo demandado y en contra de la actora.

DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Cincuenta Civil del Circuito de Bogotá D.C., administrando justicia en el nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

RESUELVE:

PRIMERO. NEGAR las pretensiones de la demanda conforme a lo expuesto en la parte motiva de esta decisión.

SEGUNDO. CONDENAR en costas a **LAURA PATRICIA MOLINA PULIDO** y en favor de las sociedades demandadas. Por secretaría liquídense, teniendo como agencias en derecho la suma de \$6.000.000

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

PILAR JIMÉNEZ ARDILA

JUEZ

(2)

Firmado Por:

PILAR JIMENEZ ARDILA

JUEZ

**JUEZ - JUZGADO 050 DE CIRCUITO CIVIL DE LA CIUDAD DE
BOGOTA, D.C.-SANTAFE DE BOGOTA 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:

3e9961ff5b1565e577e43ab92059d9657b7e56c123fe907720f7a36a2b0fe358

Documento generado en 05/04/2021 03:46:24 PM

Valide éste documento electrónico en la siguiente URL:

<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>