

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL
Sala Civil – Familia

Magistrado Ponente:
Germán Octavio Rodríguez Velásquez.

Bogotá D.C., veintinueve (29) de febrero de dos mil veinticuatro (2024).

Ref.: Verbal de Juan Domingo Collante c/.
Sociedad Transportadora de Café Ltda.
y Prodithin Ltda. Exp. 24754-31-03-
001-2021-00047-01.

Pasa a decidirse el recurso de apelación formulado por el demandante contra la sentencia de 7 de octubre del año anterior proferida por el juzgado primero civil del circuito de esta ciudad dentro del presente asunto, teniendo en cuenta los siguientes,

I.- Antecedentes

La demanda pidió declarar a las demandadas son civil y solidariamente responsables de los perjuicios sufridos por el demandante con ocasión de los hechos ocurridos el 22 de junio de 2017, cuando pasando el peaje del corredor Los Alpes – Villeta, estalló el vehículo en el que transportaba mercancía peligrosa sin las debidas condiciones previstas en el decreto 1079 de 2015; como consecuencia, condenarlas a pagar la suma equivalente a 80 salarios mínimos legales mensuales vigentes por daño emergente, por el costo comercial del vehículo en el que ocurrió el accidente, 800 salarios mínimos a título de lucro cesante, de los cuales 600 corresponden a la suma dejada de percibir por el producido del vehículo y 200 de acuerdo con las incapacidades otorgadas; como perjuicios extrapatrimoniales, 200 salarios por daños morales y 150 más por daño a la vida de relación.

Como hechos constitutivos de la causa petendi, adújose en compendio que el demandante es desplazado por la violencia y con el fin de solventar su sostenimiento y el de su familia adquirió el vehículo de placas SKZ-066, el que se encuentra debidamente autorizado por el Ministerio de Transporte para prestar el servicio público de transporte de carga a nivel nacional; el 22 de junio de 2017 fue contratado por la empresa Prodithin Ltda. para realizar un transporte de carga de mercancía desde Sibaté hasta la empresa de Pinturas Thinners y Colores del Norte de Santander S.A.S., ubicada en el municipio de Ocaña, Norte de Santander; de acuerdo con el generador de carga, para el servicio se requería del conductor y dos auxiliares, por lo cual viajó como auxiliar, acompañado de su hermano Elier Antonio Collante y de Néstor David Garzón Zapata, este último quien conducía el vehículo de su propiedad; no obstante, la empresa nunca les exigió acreditar que tenían el curso básico obligatorio de capacitación para el transporte de mercancías peligrosas, como lo establece el artículo 11 del decreto 1609 de 2002, hoy artículo 2.2.1.7.8.2.1 del decreto 1079 de 2015, pues de haberlo hecho se habría percatado de que ninguno de ellos contaba con éste y de entregar la carga debidamente embalada y envasada de acuerdo con la Norma Técnica Colombiana, se hubiese podido evitar el accidente, ya que el vehículo se encontraba en óptimas condiciones mecánicas.

Ese mismo día, luego de esperar un tiempo en las instalaciones de la empresa, se le entregó el manifiesto de carga M00011894 que se encuentra autorizado con el consecutivo 23913800 de la empresa Sociedad Transportadora de Café Ltda., el cual se encuentra debidamente registrado en la página del Registro Nacional de Despacho de Carga del Ministerio de Transporte y cumplido ello iniciaron el viaje, sin que tampoco esa sociedad se cerciorara de que el conductor contara con el curso básico obligatorio de capacitación para conductores; luego de pasar el peaje del corredor Los Alpes – Villeta, la carrocería del vehículo estalló y éste se incendió, causando la pérdida total del automotor, de la mercancía peligrosa que transportaba, así como también graves lesiones a los

ocupantes del vehículo, los que al quedar atrapados sufrieron graves heridas y quemaduras de tercer grado con secuelas de por vida.

La sociedad Prodithin Ltda. se opuso aduciendo que la empresa Pinturas Thinnners y Colores del Norte le compró 6.735 kilogramos de producto líquido entamborado, pero era esta sociedad la que debía encargarse del transporte del producto, para lo cual contrató a la Sociedad Transportadora de Café Ltda., que delegó esa función al demandante y al vehículo de placas SKZ-066, es decir, que nunca existió ningún vínculo contractual entre ésta y el actor; mucho menos le pudo haber exigido que debía ir en el vehículo el conductor y dos acompañantes, siendo un acto de irresponsabilidad del demandante dedicándose profesionalmente a la actividad del transporte llevar en el vehículo a su propia familia, desconociendo que de acuerdo con el código nacional de tránsito, no se pueden transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas y, cual si fuera poco, sin tomar las pólizas correspondientes que cubrieran los daños en caso de presentarse; por lo demás, para la fecha de los hechos el plazo para obtener la certificación del curso básico obligatorio de capacitación para transportar mercancías peligrosas no se encontraba todavía cumplido, pues de acuerdo con la resolución 0005747 de 28 de diciembre de 2016 vencía el 31 de diciembre de 2017; en definitiva, dicha sociedad como vendedora del producto no incumplió ninguna normatividad, pues amén de que no contrató el servicio de transporte, entregó los envases metálicos debidamente sellados y etiquetados, junto con los documentos de seguridad y la factura de venta, que fue de donde los bomberos tomaron sus datos para informarle del siniestro, por lo que de inmediato acudió al lugar de los hechos y sin ser su responsabilidad sufragó todos los gastos de la contingencia y de la recuperación del área afectada y eso que según los habitantes de la zona el accidente se produjo por cuestiones mecánicas del automotor o por exceso de velocidad; de otro lado, el vehículo salió de las instalaciones el 22 de junio de 2017 antes de las 5 de la tarde

y sólo iba a bordo el conductor, mientras que el accidente ocurrió en la madrugada del 23 de junio, lo que evidencia que la ruta no se inició de inmediato porque el lugar del incidente queda a menos de dos horas de recorrido desde la planta y, en todo caso, los productos transportados eran todos compatibles entre ellos, por lo que resulta imposible que el origen de la explosión sea el producto; con fundamento en ello, formuló las excepciones que denominó ‘culpa del demandante –‘nadie puede alegar a su favor su propia culpa’, ‘Prodithin Ltda. no cometió delito o culpa que le atribuya responsabilidad’, ‘falta de legitimación en la causa por pasiva’, ‘inexistencia de contrato entre el demandante y Prodithin Ltda. – imposibilidad de atribuirle responsabilidad civil contractual a una persona que no celebró ningún contrato con el demandante’ e ‘insuficiencia en la acreditación de los perjuicios pretendidos’.

Por su parte, la Sociedad Transportadora de Café, contestó oponiéndose sobre la base de que el manifiesto de carga expedido fue para transportar carga normal, vale decir, tambores de productos varios y no mercancías peligrosas y menos inflamables, pues nunca se ha dedicado al transporte de carga de producto peligrosos; del informe de tránsito se puede inferir que el vehículo iba en exceso de velocidad o presentó fallas técnicas de los frenos porque se salió de la vía por la que se transportaba y fue a parar en un costado de ésta encontrándose con árboles frondosos, donde se destruyó parte de la carrocería y generando la explosión de los productos que transportaba; formuló la excepción que denominó ‘falta de causa para pedir’.

Al desatar las excepciones previas formuladas mediante proveído de 30 de agosto de 2021, el a-quo declaró probada la excepción de ‘no comprender la demanda todos los litisconsortes necesarios’ y, como consecuencia, dispuso la integración del contradictorio con la empresa Pinturas Thinner y Colores del Norte de Santander S.A.S., la que notificada, guardó silencio.

La primera instancia fue clausurada con sentencia desestimatoria, la cual, apelada por el demandante, en recurso que, concedido en el efecto suspensivo y, debidamente aparejado, se apresta esta Corporación a revisar.

II.- La sentencia apelada

A vuelta de encontrar reunidos los denominados presupuestos procesales y de realizar unas breves apuntaciones teóricas sobre la responsabilidad civil contractual que fue la acción invocada por el demandante, pasó a verificar la concurrencia de los elementos que la configuran. Cuanto al negocio preexistente entre las partes, hizo ver que éste se descubre del manifiesto de carga M00011894 que fue expedido por la Sociedad Transportadora de Café, donde se evidencia que el propósito era trasladar las mercancías que fueron vendidas por Prodithin a Pinturas Thinnings y Colores del Norte, por intermedio del actor, quien señaló en el interrogatorio que fue contratado por Prodithin para ese fin, con todo y que la demandada insistió en que su intervención finalizaba con la entrega del producto en planta, pues amén de que ese documento es prueba del vínculo, debe tenerse en cuenta también la conducta procesal de la vinculada, quien no contestó la demanda, ni asistió a la audiencia, lo que se constituye como un indicio grave en contra.

Relativamente a las obligaciones que para cada uno de los intervinientes emanaban del contrato de transporte, señaló que en efecto Prodithin le informó al transportador la naturaleza de la mercancía que estaba despachando, pues le puso la rotulación exigida para productos peligrosos, como lo aceptó el conductor, por lo que no puede darse credibilidad a la afirmación del actor de que desconocía el contenido de la mercancía que fue cargada, pues siendo profesional en ese ramo, por la sola imposición de esa señalización podía tener conocimiento de que no llevaban una carga normal, así como también hay prueba de que se expidieron los documentos necesarios para

el cumplimiento del contrato, como se deduce no sólo de ese documento, sino de la aceptación del conductor de que éstos se le enviaron por WhatsApp, vía correo e incluso que aquéllos arribaron en un taxi como a las 7 de la noche, amén de que verificó que en el vehículo no se llevaran simultáneamente animales o personas y prestó la ayuda necesaria luego de la ocurrencia del siniestro al ser requerida por las autoridades; no obstante, como permitió la salida del rodante con un manifiesto que hacía referencia a productos varios y no a carga peligrosa, en principio podía decirse que incumplió parcialmente la obligación prevista en el artículo 1015 del código de comercio.

No obstante, es de verse, que el demandante y su hermano abordaron el vehículo fuera de las instalaciones, con lo cual desconocieron el artículo 131 del código nacional de tránsito que indica que en el mismo vehículo no se pueden transportar personas y sustancias peligrosas, lo que indica que los daños ocasionados en la integridad de esos ocupantes, se debió a su propio actuar negligente y descuidado, lo que trae consigo el rompimiento del nexo causal, máxime cuando no hay prueba de que las demandadas les hayan exigido que debían ir tres personas en el carro, pues, por el contrario, el conductor fue la única persona que asistió a la planta, estuvo presente mientras cargaban el vehículo y salió de las instalaciones con la mercancía.

Pero lo más relevante, es que no existe prueba de que el siniestro haya tenido ocurrencia por cuenta de esos productos; antes bien, en el informe del accidente de tránsito se estableció como hipótesis de éste la falta de precaución al tomar la curva y falla en los frenos, atestación que sumada a los hallazgos del croquis donde se dejó constancia de una huella de arrastre de más de 60 metros, no sólo desvirtúa la afirmación del conductor de que se desplazaba entre 20 o 25 kilómetros de velocidad, sino que termina por corroborar que el choque se debió a la negligencia y falta de cuidado en el desarrollo de la actividad que desempeñaba el conductor y que fue el golpe del carro el que desencadenó la exposición

de la mercancía, lo que exonera de responsabilidad a las demandadas, pues no existe absolutamente ninguna prueba de que ocurrió primero la explosión y luego sí el choque; por lo demás, ese certificado que se aportó para demostrar que en los días anteriores al accidente se le había realizado al vehículo una revisión de frenos no es suficiente para concluir que éstos se encontraban en buen estado al momento de la ocurrencia del hecho y, en todo caso, la omisión que se le endilgaba a las demandadas en el libelo, que no era otra que no haber exigido el curso de transporte de mercancías peligrosas previsto por el decreto 1079 de 2015, carece de sustento, porque para la data del siniestro ese deber de controlar que el conductor estuviera certificado en esa materia, todavía no era imperativo.

III.- La apelación

Aduce que la obligación de resarcir los daños surge de la negligencia de las demandadas que permitieron cargar un vehículo que no cumplía con las condiciones para transportar mercancías peligrosas, sin representar peligro alguno para el conductor, el vehículo, los terceros y el ambiente, relación comercial que, valga aclarar, se da entre el generador de carga, la transportadora, el propietario y/o conductor del vehículo; aunque de acuerdo con la versión de la Sociedad Transportadora de Café, cuando Prodithin le solicitó la expedición del manifiesto de carga, no le suministró los datos completos de la carga que transportaría el vehículo y por eso sólo decía que era para el transporte de productos varios, esa afirmación es falsa, porque esa calificación de varios, corresponde también a mercancía que se encuentra calificada como peligrosa, tipo 9, que según la clasificación del libro naranja de las Naciones Unidas, es *“mercancía peligrosa varios y/o misceláneos, esto es, que se transporta diferentes productos en la misma unidad de carga, y este debe ser rotulado con la carga más peligrosa que se transporta”*, además, de acuerdo con el concepto rendido por la oficina jurídica del Ministerio de Transporte no se requiere de una habilitación adicional para el transporte de mercancía peligrosa, es decir, que ellos sí eran conscientes

del producto que transportaban y aun así no verificaron las condiciones y elementos de protección que debía tener el vehículo, así como el conductor y los auxiliares que circulaban en él, como lo exige el artículo 2.2.1.7.8.1.2 del decreto 1079 de 2015.

De otro lado, Prodithin Ltda., comercializa mercancía peligrosa tipo 3, que es inflamable, lo que demuestra que fue engañado para transportar esos productos que causaron el accidente, pues de acuerdo con la versión del actor y del conductor, aquéllos fueron contratados para transportar pintura de Sibaté a Norte de Santander, máxime que la mercancía fue cargada en tambores y por ello conocía su cantidad, pero no la clase de producto y que se trataba de un material inflamable, pues de haberlo sabido no habría aceptado el servicio; a pesar de que el vehículo no cumplía las condiciones, se expidió el manifiesto de carga y tampoco pudo verificar si la mercancía fue embalada debidamente, pues el vehículo fue cerrado y precintado, por lo que no hay prueba de que los tambores estaban debidamente asegurados en el vehículo de carga.

Con arreglo al informe de accidente de tránsito y el derrape de 60 metros a que alude el croquis, pero sin ninguna prueba técnica, el fallo determina que hubo imprudencia por parte del conductor del vehículo, cuando no hay certeza de que iba con exceso de velocidad, ni tampoco que el vehículo presentara alguna falla mecánica, pues amén de que contaba con la respectiva revisión técnico mecánica, el conductor explicó que el choque contra el muro de contención fue una maniobra que realizó para evitar un daño mayor, por lo que aun cuando ese documento goza de presunción de veracidad, no puede dejar de valorarse con arreglo a las reglas de la sana crítica, esto es, que debe verificarse que aquél corresponda a un verdadero criterio comprobable y que el agente tenga los conocimientos suficientes para plasmar su criterio; en todo caso, se trata sólo de una hipótesis que no da certeza del hecho.

En definitiva, aun cuando el transportador

asume la obligación de llevar la mercancía en las condiciones que le fueron entregadas como garante de éstas, ello no exonera de responsabilidad a las demandadas, porque éstas deben verificar que se haga en condiciones idóneas y en vehículos aptos para su transporte.

Consideraciones

Ciertamente, tratándose de la responsabilidad civil contractual, el *“acogimiento de la acción depende de la demostración, en primer término, de la celebración por las partes del contrato a que se refiere la misma y, en segundo lugar, de los elementos que son propios a aquella, a saber: el incumplimiento de la convención por la persona a quien se demanda; la producción para el actor de un daño cierto y real; y, finalmente, que entre uno y otro de tales elementos medie un nexo de causalidad, es decir, que el perjuicio cuya reparación se persiga sea consecuencia directa de la conducta anticontractual reprochada al demandado”* (Cas. Civ. Sent. de 9 de marzo de 2001, exp. 5659).

Y ello resulta ser así, porque en el *“ámbito de las relaciones obligatorias contractuales (y, en general, de las previamente constituidas [ley, contratos, cuasicontratos])*, presupuesto de la responsabilidad es el *incumplimiento de la obligación (o el cumplimiento tardío o inexacto) que lleva aparejada la sanción de la <<contravención>> de que habla el art. 1101 CC. Pero esto, por sí solo, no da lugar a responsabilidad. Para ello es necesario que el incumplimiento sea atribuible al obligado en virtud de un determinado título de imputación, sancionado por una norma jurídica. Si el deudor es responsable de la contravención es porque existe una norma que le atribuye el incumplimiento y que le obliga a cumplir bien <<in natura>>, bien por equivalente o bien a restituir lo obtenido como contraprestación, de esta responsabilidad en el sentido amplio puede nacer, además, una nueva obligación, si el acreedor sufre otros daños como consecuencia de ese incumplimiento (además de responsabilidades de otros órdenes [penal, administrativo,*

tributario]): la de indemnizar los daños causados” (L. Fernando Reglero Campos, Tratado de Responsabilidad Civil, I Parte General, Aranzadi, 2002, Navarra, pág. 48).

Después de todo, como lo tiene dicho la doctrina autorizada, en la *“responsabilidad civil es esencial que haya un comportamiento mediato o inmediato del responsable. Ello es válido tanto en la responsabilidad contractual como en la extracontractual. El hecho ilícito siempre está precedido, desde el punto de vista psicológico o filosófico, de un acto humano que está dirigido a otra finalidad distinta de la de producir efectos jurídicos”*; de ahí, pues, que *“sin que haya una conducta activa u omisiva de por medio, la responsabilidad civil es impensable. Incluso, toda responsabilidad normativa, bien sea jurídica, moral o religiosa, supone siempre un comportamiento activo u omisivo del obligado”* (Tamayo Jaramillo, Javier; Tratado de Responsabilidad Civil; Tomo I; Ed. Legis; Bogotá; 2013; págs. 188).

Aquí, lo primero que llama la atención del Tribunal es ese rumbo que pretende darle el demandante al litigio ya en la alzada, donde plantea que esa obligación de indemnizar los daños surge es del hecho de haberse cargado un vehículo que no cumplía con las condiciones para transportar mercancía peligrosa, cuando ello se trata de una circunstancia que nunca fue invocada como fundamento de la demanda, donde lo que planteábase con ahínco era que esa responsabilidad de las demandadas se predicaba por no haber exigido que tanto conductor como acompañantes acreditaran el curso de manejo de sustancias peligrosas, por lo que muy difícilmente podría el juzgador desentenderse de esa plataforma fáctica fijada en la demanda, para escrutar el asunto bajo una óptica distinta, pues, como es sabido, en tratándose de las postulaciones que se hacen en la demanda, *“no viene permisible a la parte tratar de cambiar esa plana inicial, pues, al punto salta irrecusable, en desarrollo de los más elementales principios que informan el derecho de defensa, el proceso debe desenvolverse dentro de los confines fijados en el escrito introductorio del mismo. En*

torno a ellos es, justamente, que las partes fijan su posición y organizan el debate, sin que le esté permitido al juzgador, y por supuesto tampoco a los litigantes, desbordar ese marco inicial y cambiar de rumbo al ritmo de los acontecimientos o del suceso de las pruebas; lamentable suceso constituiría el que, llamada una persona a juicio por unos hechos, resultara condenada por otros” (véanse las sentencias de Cas. Civ. de 11 de mayo de 2004, expediente 7661; 13 de noviembre de 2007, expediente 08277, y de 2 de junio de 2010, exp. 9578).

Al fin de cuentas, si del principio de congruencia que impregna la actividad judicial surge la admonición de que, pedida una cosa no puede el juzgador conceder otra, salvo eventualidades muy específicas, al punto que se ha dicho que incurre en un “*error in procedendo*” cuando “*en la sentencia se otorga más de lo pedido, sin que el juzgador estuviese facultado oficiosamente para concederlo (ultra petita); en segundo lugar, cuando en la sentencia olvida el fallador decidir, así sea implícitamente, alguna de las pretensiones o de las excepciones formuladas (mínima petita); y en tercer lugar, cuando en el fallo decide sobre puntos que no han sido objeto del litigio, o, de un tiempo a esta parte, en Colombia, con apoyo en hechos diferentes a los invocados (extra petita)...* (SC1806, 25 feb. 2015. rad. n.º 2000-00108-01)” (Cas. Civ. Sent. de 9 de noviembre de 2020, exp. SC4257-2020), mal podría en este caso, donde decididamente no obra ningún tipo de excepción a la dicha regla, contemplarse la posibilidad de alterar el contenido del litigio sin ningún motivo que lo justifique, desde luego que ello socavaría el derecho de defensa y el debido proceso de quienes fueron convocados para controvertir una aspiración de responsabilidad con fundamento en una específica razón, pues inadmisibles serían sorprenderles ahora, a estas alturas del proceso, con un novel argumento de que son otras causas las que determinan la obligación de indemnizar, unas que en el momento procesal oportuno no había explicitado y menos cuando ello sólo se hace porque persuadido está el demandante de que ese fundamento que invocó como motivo

de responsabilidad realmente no tenía la fuerza para fundarla, desde que si bien el artículo 2.2.1.7.8.2.1, por el cual se expidió el decreto único reglamentario del sector transporte, determinó que *“el remitente y/o el dueño de las mercancías peligrosas están obligados”*, entre otras cosas a *“N. Exigir al conductor el certificado del curso básico obligatorio de capacitación para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas”*, la resolución 0005747 de 28 de diciembre de 2016 del Ministerio de Transporte, estableció que los conductores tenían hasta el 31 de diciembre de 2017 para obtener el certificado del curso obligatorio de capacitación para conductores que transportan mercancías peligrosas, de donde debe comprenderse que para el 22 de junio de 2017 en que ocurrió el siniestro, esa obligación no se hacía exigible, como para derivar de esa supuesta omisión alguna responsabilidad en las sociedades demandadas por cuenta de ese aspecto.

A pesar de ello hay que decir, que ni el decreto 1079 de 2015, ni tampoco las normas técnicas colombianas NTC4702-3 sobre embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas clase 3. Líquidos inflamables, NTC2801 de transporte mercancías peligrosas clase 3. Condiciones de transporte terrestre y NTC3972 sobre transporte de mercancías peligrosas varias. Transporte terrestre por carretera, prohíben el transporte de ese tipo de sustancias vía terrestre en un vehículo como el siniestrado, pues por el contrario, tanto la 4702 como la 3972 definen como cisterna para transportar dichas sustancias el *“contenedor o depósito portátil, camión, vagón o recipiente con una capacidad no inferior a 450 l, si está destinado a contener líquidos, materiales pulverizados, gránulos o lechadas, y no inferior a 1000 l, si está destinado a contener gases”* y la 2801, por su parte, define las condiciones para el transporte en recipientes diferentes a carrotaques, motivo suficiente para colegir que eso de que el vehículo no era apto para transportar ese tipo de mercancías, todas clase 3, de acuerdo con la información que al respecto obra en las Fichas Internacionales de Seguridad Química (FISQ), que es la versión en español de los documentos que recopilan la

información básica sobre seguridad y salud relacionada con el uso de sustancias químicas peligrosas, tomada de las International Chemical Safety Cards (ICSCs), que es una producción conjunta entre otros del Programa Internacional sobre Seguridad Química (IPCS), dependiente de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Oficina Internacional del Trabajo (OIT), carece verdaderamente de asidero.

Claro, dichas normas técnicas enlistan las condiciones del envasado y los sellos que de acuerdo con las Recomendaciones relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas (Libro Naranja de la Organización de las Naciones Unidas) deben ser impuestos en el vehículo que transporta ese tipo de mercancías; mas lo cierto es que ni en la demanda, ni en ningún otro acto procesal se sugiere cuál de esas condiciones fue la que se desconoció en el caso, desde que todo se ha reducido al supuesto desconocimiento del demandante como propietario del vehículo acerca de la mercancía que transportaba, pues según lo narró en el interrogatorio, el carro se lo entregaron cerrado y sin ningún *“sello que dijera que llevábamos químicos, ni siquiera nos pusieron nada”*, versión que chocha abiertamente con la que rindió Néstor David Garzón Zapata, conductor del vehículo, cuando relató que vio cuando el carro lo cargaron con unos tambores de color azul, los que asumió se encontraban cargados con pinturas, y después al vehículo le pusieron *“unas cintas”*, no candados y *“unos rombos”*, lo que no llamaría a desconciertos, de no ser porque la referencia a esos rombos no puede ser algo distinto que esos *“rótulos en las unidades de transporte”* que deben colocarse cuando se transportan mercancía peligrosas, precisamente porque por virtud de esa circunstancia *“deben tomarse ciertas medidas para señalar debidamente sus posibles riesgos a cuantas personas puedan estar en contacto con las mercancías durante el transporte”* y su finalidad no es otra que *“[h]acer que las mercancías peligrosas sean fácilmente reconocibles a distancia por el aspecto general (símbolo, color y forma) de sus etiquetas”*.

Define en efecto el decreto 1079 de 2015 un rótulo como una *“advertencia que se hace sobre el riesgo de una mercancía, por medio de colores y símbolos que se ubican sobre las unidades de transporte (remolque, semirremolque y remolque balanceado) y vehículos de carga”* (artículo 2.2.1.7.8.3), que es lo que debe poseer *“el vehículo y la unidad que transporte mercancías peligrosas”*, de acuerdo *“con lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana 1692 -Anexo N 1-para cada clase de material peligroso. Para camiones, remolques y semirremolques tipo tanque, los rótulos deben estar fijos, y para las demás unidades de transporte serán removibles, además, deben estar ubicados a dos (2) metros de distancia en la parte lateral de la unidad de transporte, a una altura media que permita su lectura; el material de los rótulos debe ser reflectivo”*, de ahí que si su propósito, se reitera, no es otro que advertir que las mercancías transportadas son peligrosas y presentan riesgo, difícilmente puede colegirse en eso del desconocimiento en que viene apuntalada la apelación, especialmente cuando de acuerdo con las Naciones Unidas los líquidos inflamables se identifican con un rótulo en forma de rombo con fondo de color rojo, un pictograma en forma de llama y el número 3, que corresponde a líquidos inflamables.

Pero además hay evidencia de que cumpliendo con la reglamentación respectiva, a los envases también se les colocaron esas señales reglamentarias, como lo dan cuenta las fotografías adosadas al informe de tránsito y de que al conductor se le hizo entrega de la tarjeta de emergencia, que es el documento que se elabora específicamente para ayudar en la atención primaria de emergencias durante el transporte de materiales, pues suministra información sobre el producto, su fabricante, el proveedor y representante de la información en caso de emergencia, identifica los peligros, la forma de protegerse, la reactividad y las medidas a tomar en caso de incendio, derrame o afectación a las personas, la cual se encuentra debidamente reglamentada en la norma técnica Colombiana NTC4532, conclusión a la que se arriba no sólo del hecho de

que el conductor y el demandante hayan reconocido que les fueron entregados varios documentos, sino de lo que aconteció momentos después del accidente, donde lo que hicieron los bomberos fue comunicarse con la empresa que despachó las mercancías para que se presentara en el lugar, con el fin de que cumplir esa obligación legal que le asiste al remitente y/o al propietario de mercancías peligrosas de “*M. Prestar la ayuda técnica necesaria en caso de accidente donde esté involucrada la carga de su propiedad y dar toda la información que sobre el producto soliciten las autoridades y organismos de socorro, conforme a las instrucciones dadas por el fabricante o importador de la mercancía transportada*” (artículo 2.2.1.7.8.2.1 del decreto 1079 de 2015), como lo atestiguan esos documentos aportados al proceso que dan cuenta del proceso de contención, retención, evacuación, recuperación y limpieza del área afecta que debió hacer en la zona (folio 28 y siguientes del archivo 0025 del cuaderno principal).

Pero volviendo sobre el punto, decíase que ante ese conjunto de cosas, sostener que tanto el propietario como el conductor desconocían el tipo de material que iban a transportar, no viene admisible; y no sólo porque ya de por sí esa rotulación estaba indicando que la mercancía que se había embalado no se trataba de una carga normal, al punto que lo que dijo el conductor es que con anterioridad no habían utilizado rombos, lo que de antemano ya hacía pensar que se trataba de una carga especial, sino porque siendo personas dedicadas profesionalmente al servicio de transporte, con mayor rigor debe imponerse en ellos la obligación de adelantar una verificación cabal previa del producto que iban a transportar y de sus condiciones, pues justamente por ese profesionalismo y pericia, es que resulta inadmisibile ese expediente esgrimido para excusar su desconocimiento acerca de ello, cuando aduce que ni siquiera vio el contenido de los documentos que se le entregaron, pues apenas los recibió los puso en la guantera sin leerlos, por supuesto que, dedicándose a esa actividad y prevalidos de esas circunstancias ‘novedosas’ que se presentaban en función de esas alertas que son reconocidas

y validadas a nivel mundial sobre el transporte de mercancías que pueden considerarse peligrosas, es inaceptable que ahora sólo puedan decir que ignoraba qué tipo de carga se había cargado en el vehículo.

Dícese por otro lado en la alzada, que el actor desconoce si la mercancía fue debidamente embalada, pues eso pudo también desencadenar el siniestro; mas, una cosa es alegar desconocimiento y, otra bien distinta, el incumplimiento de una obligación contractual, pues es ésta última la que puede fundar el presupuesto de la responsabilidad; el problema, sin embargo, es que no hay absolutamente nada en los autos que acuse que en efecto existió algún problema de embalaje y que a éste puede atribuirse dicho resultado.

Antes bien, hay cosas que le restan fuerza persuasiva a esa hipótesis, como que de acuerdo con la clasificación realizada por ese libro de recomendaciones de la Onu las sustancias a que aluden las facturas, vale decir, acetato de etilo, xileno, metanol y acetato de N-propilo, se encuentran todas catalogadas como una sustancia tipo 3 y grupo de embalaje tipo II, no presentan riesgo secundario entre sí, sino que además es una carga común autorizada, de modo que si de acuerdo con las reglas internacionales, se entiende que existe compatibilidad entre mercancías peligrosas cuando puestas en contacto entre sí, no se genera riesgo de que ocurra una explosión, desprendimiento de llamas o calor, formación de gases, vapores, compuestos o mezclas peligrosas, debido a la alteración de las características físicas o químicas originales de cualquiera de las mercancías.

Pero además porque en las circunstancias que rodearon el hecho, es bastante difícil creer que el problema pudo haber estado allí, desde que lo que indican las reglas de la experiencia es que si hubiese existido alguna deficiencia en el aseguramiento de la carga sus consecuencias no se habrían hecho esperar; mas lo que se tiene de las pruebas del proceso es que el vehículo fue cargado sobre las 3 de la tarde

y el siniestro vino a presentarse apenas a medianoche, aspecto en el que llama la atención también las graves contradicciones que existen entre la versión del demandante y del conductor del vehículo, lo que termina erigiéndose como un indicio grave en su contra.

Véase ciertamente, que mientras José Domingo relató que el vehículo salió de planta en Sibaté desde las 3 de la tarde, estuvieron en la parte exterior hasta las 9 de la noche, lugar donde estuvo tanto él, como el conductor y el otro auxiliar, esperando el manifiesto de carga y recibido éste terminaron iniciando su recorrido a las 09:00 o 09:30 de la noche; no obstante, el correo electrónico que envió Socotrans a Prodithin con el citado manifiesto demuestra que éste fue remitido justamente que a las 03:03 p.m., que coincidiría con la hora en que el vehículo estaba siendo cargado; y a la par con ese principio de prueba por escrito, está también la versión del conductor, cuando relata que en la planta estaba sólo él y que salió de allí sobre las 5 de la tarde, hora en la que se dirigió a San Mateo a tanquear y a almorzar y que ya fue después entre las 06:30 y 07:00 de la noche que se encontró con el actor y su hermano, y luego sí emprendieron su viaje, pero por el trancón que había en la autopista sur estaban pasando el peaje del Vino apenas a medianoche; mas si entre la salida y el lugar del accidente, habíase recorrido una distancia relativamente corta, cómo decir que el problema pudo haber sido de envasado, cuándo no hay una explicación acabada de qué fue lo que pasó con el vehículo durante esas siete horas que ya habían transcurrido desde la salida y cual si fuera poco cuando ya estando fuera de Bogotá por una vía a la que fácilmente se arriba al lugar donde ocurrió el siniestro, por una razón que no alcanza a comprender el Tribunal el vehículo se desplazó por otros lugares para luego sí tomar nuevamente el rumbo de salida por otra vía, pero que sirve de insumo, ante la poca labor probatoria emprendida por el actor, para sostener que el problema no pudo haber sido de aseguramiento de la carga, pues de haber sido así es plausible que durante ese recorrido que narran por la autopista y luego la salida por la calle 80, ese movimiento que se genera en la subida y bajada de los

puentes, hubiese alertado de alguna circunstancia en relación con ello o, en el peor de los casos, desencadenado una deflagración.

Especialmente cuando de la mano con ello, obra en los autos el informe de policía de tránsito que establece que el vehículo chocó de frente contra un objeto fijo y como hipótesis que faltó previsión al momento de tomar la curva, datos que coinciden con los expuestos en el informe ejecutivo FPJ-3, cuando dice que *“ubica la zona de impacto primario del vehículo camión contra una estructura en concreto (tipo new jersey) el cual separa la calzada sentido Bogotá-Villeta del cruce de San Francisco, hallándolo en posición normal, este vehículo teniendo en cuenta los daños que sufrió en su estructura al parecer sufrió volcamiento, luego de impactar la barrera este deja marcada una huella de arrastre metálico y de llanta, de 60 metros hasta su posición final”* y que se encontraron en la vía canecas con productos químicos expulsadas del camión, pues ello termina reforzando la idea de que la causa del siniestro no fue el transporte de la mercancía, sino el choque, pues es bastante razonable creer que esa sacudida y el volcamiento sí haya podido detonar esos productos cuyo sólo transporte conjunto, como ya se vio de acuerdo con las reglas internacionales, no representaba de por sí un riesgo de explosión; y eso, hay que decirlo, influye también en el ámbito de la responsabilidad, como que si el demandado no está llamado a responder cuando *“el hecho fuente del perjuicio no haya podido ser previsto o evitado por el demandado”* (cas. civ. octubre 8 de 1992; 24 de marzo de 1939, XLVII, 1947, p. 63)” (Cas. Civ. Sent. de 19 de mayo de 2011, rad. 2006-00273-01), una apreciación holística del hecho impide concluir en la conjunción de esos elementos de la responsabilidad a que se aludió en un comienzo, pues una cosa es que obviamente llevar consigo sustancias peligrosas pudo aumentar en forma exponencial los daños y, otra muy distinta, que esa pueda tenerse como la causa del siniestro, cuando es evidente que es el proceder del conductor el que se muestra con una alta e inaceptable dosis de negligencia.

Claro, la apelación ensaya todo un discurso encaminado a desvirtuar la fuerza persuasiva del informe de tránsito que estableció como hipótesis del accidente la de falta de precaución al tomar la curva; y si bien esta Corporación, de forma conteste con la doctrina, tiene dicho que la calificación que hace en ese tipo de informes el agente de policía que se ocupa del caso no es prueba absoluta de responsabilidad, eso no significa que carezca de eficacia probatoria, no sólo porque dicho informe descriptivo de los pormenores del suceso que por ley deben realizar los agentes de tránsito que conozcan del hecho (artículos 148 y 149 del código nacional de tránsito), se rinde por éstos con apoyo en la “*versión*” de los “*conductores*”, y necesariamente debe hacer referencia por lo “*menos a una causa*” probable del incidente, lo cual, de acuerdo con el manual para el diligenciamiento del formato de informe policial de accidentes de tránsito adoptado por el Ministerio de Transporte, no constituye otra cosa que las “*hipótesis, circunstancias objetivas relevantes o actuaciones, que posiblemente dieron origen al accidente*”, algo indicativo de que esa fue la versión que debió haber recibido allí en el lugar de los hechos por parte del conductor o de los ocupantes del vehículo, sino porque si en verdad las cosas ocurrieron como las contó el conductor, cual lo aduce la alzada buscando desvirtuar ese mérito probatorio a que se aludió, lo más lógico es que todos los interrogantes que de esa narración surgen, tuviesen una respuesta adecuada.

Empezando porque si era cierto que el vehículo circulaba a 25 km/h, el proceso tendría que aclarar porqué cuando escuchó un estruendo en la parte posterior, no detuvo el vehículo inmediatamente, sino que optó por chocharlo contra el muro, produciéndose el volcamiento, luego de lo cual el carro dio vueltas hasta que se detuvo finalmente y pudieron salir, obviamente eso es algo que reclama unas explicaciones serias; la cuestión, empero, es que esa versión no se ofrece suficientemente robusta, pues amén de que la cinemática, parte de la ciencia mecánica que estudia “*el movimiento prescindiendo de las fuerzas que lo producen*” (Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia de la Lengua Española, Madrid, 1992, pág. 478), sugiere que por

la relación peso-masa del artefacto en movimiento, éste debía estarse desplazando a una velocidad mucho mayor en el instante en que se chocó con el muro de contención, ya que de otro modo habría podido detener allí su marcha, refuerza esa explicación el hecho de que tras el golpe el camión siguió su trayectoria en la forma que se describe en el proceso, esto es, produciendo su volcamiento y un derrape de 60 metros, naturalmente que si luego el choque debido a la disipación de energía el vehículo pierde velocidad, la única explicación lógica para ese derrape es que la velocidad antes del choque era muy superior a esa a que hizo referencia el conductor.

Y ni qué decir de los relatos que se dieron ya por éste y por el actor relativamente al hecho como tal, pues si algo refulge de ellas es que la contradicción es enorme, tanto que si algo rezume de ellas es que su único afán al dar su versión de los hechos no fue otro que procurar por el de todos los medios edificar una responsabilidad en la carga que llevaban, cuando no hay elementos robustos para creer que en verdad fue así.

Véase en efecto que el propietario señaló que cuando pasaron el peaje escuchó una explosión y se bajó a mirar qué pudo haber sido, pero no lo logró debido a unos candados que habían en el carro y que ya fue después más adelante que ocurrió la explosión y se les vinieron unos galones sobre la cabina; el conductor, por su parte, dice que al carro no le pusieron candados, sino apenas unos sellos y que todo el viaje transcurrió tranquilo, hasta el momento en que escuchó un estruendo y sintió el carro como si hubiese cogido un hueco, y ya luego fue que el camión empezó a dar botes hasta que se detuvo y en ese momento *“una persona me jaló hacia el lado de la carretera y a los dos acompañantes que iban en el vehículo conmigo los jalaron hacia otra parte. Porque eso estaba envuelto en llamas y empezaron fue a explotar esos tambores”*, pero que él en *“ningún momento me tiré a estrellarme contra algo. Si no fue el impacto de los que nos cayó en la cabina”*, ¿entonces a cuál de las versiones darle pábulo?, a la del testigo que habla de un viaje sin contratiempos hasta el momento del estruendo o a la del actor que dice que ya venía escuchando unos sonidos como los de

una explosión, cuando es tanta la diferencia entre ellas a pesar de ir en el mismo vehículo, que por eso mismo su fuerza de convicción queda seriamente entredicho.

Es más, si el demandante escuchó algún sonido de explosión, lo que lo obligó incluso a descender del vehículo en el peaje, cómo creer que en vez de adoptar las medidas correspondientes para la verificación del hecho o ponerlo en conocimiento de las empresas y de las autoridades que suelen encontrarse cerca de los peajes, optó simplemente por proseguir el viaje sin indagar por esos sonidos so pretexto de unos candados inexistentes; todos esos interrogantes y contradicciones, a decir verdad, lo único que hacen es dejar en serios aprietos la responsabilidad sobre la que viene edificada la demanda.

Lamentable el hecho, sí, pero está visto que la actuación determinante del suceso no es cosa que probatoriamente pueda atribuírsele a las sociedades demandadas, lo que significa, en ese orden de ideas, que la sentencia apelada debe confirmarse; la condena en costas, ya para terminar, se impondrá con sujeción a la regla 3ª del precepto 365 del estatuto general del proceso.

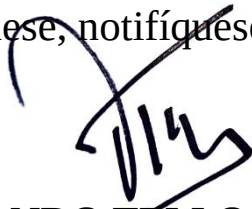
IV.- Decisión

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cundinamarca, Sala Civil - Familia, administrando Justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley, confirma en todas sus partes la sentencia de fecha y procedencia previamente anotadas.

Costas del recurso a cargo del recurrente. Tásense por la secretaría del a-quo en el momento procesal oportuno, incluyendo como agencias en derecho la suma de \$1'000.000.

En firme, devuélvase el proceso al juzgado de origen para lo de su cargo.

Cópiese, notifíquese y cúmplase,



ORLANDO TELLO HERNÁNDEZ

PABLO IGNACIO VILLATE MONROY
(En uso de compensatorio)



GERMÁN OCTAVIO RODRÍGUEZ VELÁSQUEZ