

**REPUBLICA DE COLOMBIA**



**JUZGADO DOCE CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI**

**SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA No. 182**

---

PROCESO	VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL
DEMANDANTE	ARNOLDO RODRIGUEZ GUTIERREZ
DEMANDADO	AUTOPACIFICO S.A.
RADICACIÓN	76-001-3103-012/ <b>2019-00294-00</b>

---

Santiago de Cali, veintidós (22) de julio de dos mil veintiuno (2021)

**I.- OBJETO DEL PRONUNCIAMIENTO**

Se encuentra a Despacho el presente proceso **VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL** propuesto por **ARNOLDO RODRIGUEZ GUTIERREZ** contra **AUTOPACIFICO S.A.**, para decidir en sentencia de fondo, una vez agotado el trámite procesal pertinente, sin observarse causal de nulidad alguna que invalide lo actuado

**II.- ANTECEDENTES**

**1.- LA DEMANDA**

Fundamentó el actor su demanda en los hechos que se sintetizan así:

- Que el señor **ARNOLDO RODRIGUEZ GUTIERREZ** es propietario del vehículo de servicio público con placas **WHV137**, marca **CHEVROLET**, modelo 2015, afiliado a la Empresa "Transportes Velasco González S.A.S.", certificado de tradición expedida por la Secretaría de Transito y Transporte de Guacarí- Valle del Cauca.
- El día miércoles 19 de diciembre del año 2018, el demandante señor **ARNOLDO RODRIGUEZ GUTIERREZ** llevo el vehículo antes señalado al taller de **AUTO PACIFICO S.A.**, para una revisión mecánica debido a unos ruidos en el motor, donde el mecánico **Mauricio Mosquera Balanta** diagnosticó que se debía realizar "reparación general de motor y accesorios", y en la misma fecha, le expidieron al señor **ARNOLDO** la cotización # 107745 por valor de \$ 9.504.920 correspondiente a los repuestos. Desde dicha fecha afirma que el vehículo quedó en el taller de propiedad de la demandada para su reparación. Adicionando el día viernes 21 de diciembre del año 2018, otra cotización con # 33.597, donde además de los repuestos incluye el valor de la mano de obra para la reparación general, para un valor total cotizado de **CATORCE MILLONES DOCIENTOS VEINTIOCHO MIL CIENTO CINCUENTA Y SIETE PESOS MCTE** (\$14.228.157.)

- Que en dicha cotización indica que sobre repuestos originales instalados brindan una garantía de 1 año o de 20.000 Kms, cotización que fue aceptada por el señor ARNOLDO RODRIGUEZ GUTIERREZ, quien indica dio la orden de hacer la reparación, donde el demandado AUTOPACIFICO S.A. se comprometió a entregar el automotor en perfectas condiciones el día viernes 19 de enero del año 2019, no obstante, el vehículo fue entregado a su propietario sino cinco días después de lo convenido, esto es, el día 25 de enero de 2019, presuntamente en perfectas condiciones, fecha desde la cual iniciaba la garantía de 1 año.
- Que el día 29 de enero de 2019 se reanudo el servicio público de transporte de pasajeros y carga con el mencionado automotor en la ruta Cali - Buenaventura y viceversa, según relación de planillas anexas, sin embargo, en los primeros viajes, el motor presentó fugas de aceite del motor, por lo que, en virtud de la garantía señalada se llevó el vehículo de nuevo al taller de la demandada el día 6 de febrero de 2019, en dicha oportunidad se le dijo al demandante que el vehículo presentaba daños en el denominado "INTERCOOLER", que permite el enfriamiento de gases de motor, del cual le dieron cotización # 34.679, por valor de \$2.415.700 incluido la mano de obra, valor que fue pagado por el demandante, este repuesto no era objeto de daño, pero el mecánico le atribuyo las fallas del motor a este repuesto.
- Luego del 13 de febrero de 2019, las fallas y fugas del motor continuaron pese al cambio del repuesto INTERCOOLER, por lo que el señor ARNOLDO nuevamente llevó el rodante al mismo taller, los días 27 y 28 del mes de febrero de 2019, y ante la persistencia de las fallas del motor nuevamente ingresó el rodante al mismo taller por la garantía los días 4 a 11, 17 y 19 a 27 del mes de marzo de 2019.
- Que como los daños no eran reparados de manera satisfactoria y eficientemente, en el mes de abril de 2019 ingreso al taller los días 7, 15 a 17, 18 a 20 y 23, por presentar los mismos daños a consecuencia de la reparación del motor, es decir, ruidos del motor, fugas de aceite, fallas en el intercooler, en el turbo compresor, generando que el motor se recaliente en viajes largos, sin obtener respuesta satisfactoria a esa deficiente reparación mecánica del vehículo.
- Que finalmente el señor ARNOLDO RODRIGUEZ GUTIERREZ ingresó el vehículo al taller para que lo arreglen en forma definitiva, el día 26 de abril de 2019 y a la presente fecha 22 de noviembre del 2019, el rodante permanece en el mismo taller inmovilizado sin ser reparado de manera eficiente, en perjuicio de su propietario aquí demandante.
- El señor ARNOLDO al no obtener reparación eficiente de su rodante, los días 16 de mayo y 27 de agosto de 2019 presento sendos derechos de petición a la demandada AUTOPACIFIO S.A., por el cual le informa de todos los daños causados por su incumplimiento y le solicita le reconozca y pague los días de inmovilización del rodante, así como el pago de perjuicios materiales por daño emergente y lucro cesante, como daños morales.
- A la fecha, AUTOPACIFICO S.A., ha guardado silencio, no da respuesta sobre la reparación del rodante al señor ARNOLDO RODRIGUEZ GUTIERREZ, propietario, como tampoco frente al pago de los perjuicios reclamados, incurriendo en mora en el cumplimiento del servicio de

reparación mecánica del rodante objeto de demanda, pese a que el costo de reparación fue pagado oportunamente por el señor ARNOLDO RODRIGUEZ conforme las facturas de venta FD 66633 de fecha 28 de enero de 2019, por valor de CATORCE MILLONES DOCIENTOS VEINTIOCHO MIL CIENTO CINCUENTA Y OCHO PESOS MCTE (\$14.228.158.)

## **2.- PRETENSIONES**

Con base en los fundamentos de hecho antes expuestos, la parte actora solicita que se declare que entre el demandante Arnoldo Rodríguez Gutiérrez y la demandada Autopacífico S.A., existió un contrato de prestación de servicios para la reparación del motor y accesorios sobre el vehículo de servicio público con placas WHV-137, marca Chevrolet, modelo 2015, motor MH8840, color blanco, serie 8LBETF3W4F4F0288971, afiliado a la empresa "Transportes Velasco González S.A.S." de propiedad del citado demandante.

Que como consecuencia de la existencia de dicho contrato, se declare que la empresa AUTOPACIFICO S.A. es responsable contractual y civilmente por el incumplió del contrato de prestación de servicio de reparación del motor y accesorios sobre del vehículo ante enunciado, por no entregar el rodante en la fecha que se acordó y en perfectas condiciones de funcionamiento, es decir, el día 19 de enero de 2019, y además por no cumplir a tiempo con la garantía de la reparación mecánica contratada, dado que desde el día 26 de abril del año 2019, se encuentra en el taller sin que sea reparado, en perjuicio de los derechos de su propietario.

Por tanto, se condene al demandado Autopacífico S.A., al pago de las indemnizaciones por los daños causados, en favor del demandante señor Arnoldo Rodríguez Gutiérrez, por concepto de daño emergente la suma de cien millones de pesos Mcte (\$100.000.000), por lucro cesante un monto de noventa y ocho millones ochocientos mil pesos mcte, por daños morales, una suma cuarenta y nueve millones seiscientos ochenta y seis mil novecientos sesenta pesos mcte (\$49.686.960.00).

Para un total de perjuicios reclamados que asciende a DOSCIENTOS CUARENTA Y OCHO MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL NOVECIENTOS SESENTA PESOS MCTE (\$248.486.960.00).

## **3.- DE LA CONTESTACIÓN:**

**3.1.-** El demandado AUTOPACIFICO S.A., se notificó en forma personal (fl. 84) y a través de apoderada judicial, contestó la demanda, formulando las siguiente excepción de mérito: **i) Inexistencia de prueba de fallas derivadas de la prestación de servicios, ii) Causa extraña en la modalidad de culpa exclusiva de la víctima, iii) Inatención de las instrucciones de uso, iv) Cumplimiento de calidad e idoneidad del servicio de reparación del motor del vehículo de placas WHV 137 prestado por autopacífico s.a, v) Cumplimiento de la garantía en la prestación del servicio por autopacífico S.A., vi) Ausencia de culpa, Vii) Abandono del bien por el demandante, y viii) Generica**

### **III.- ACTUACIÓN PROCESAL**

La demanda fue recibida el día 26 de noviembre de 2019 y previo el estudio de rigor, el Juzgado mediante providencia del 18 de febrero del año 2020, admitió la demanda y se ordenó correr traslado a la parte demandada por el término de 20 días, previa notificación conforme las voces de los artículos 191, 292 a 301 del Código General del Proceso.

Posteriormente y previo trámite de las excepciones formuladas, se fijó fecha para llevar a cabo la audiencia inicial conforme a lo dispuesto en el Art. 372 del C. G del P., llevada a cabo el 5 de abril de 2021. En el proceso se da apertura a la etapa probatoria en donde se otuvieron como pruebas los documentos presentados por las partes, interrogatorios y testimoniales.

Cumplida la etapa probatoria en la audiencia de instrucción de que trata el artículo 33 del C. G. del Proceso, donde se recepcionaron las pruebas testimoniales, se fijó fecha para alegar de conclusión y emitir el fallo respectivo.

En este estado del proceso, se procede a emitir la respectiva decisión en el caso puesto en conocimiento, previas las siguientes:

### **IV.- CONSIDERACIONES**

#### **1.- PRESUPUESTOS PROCESALES**

Concurren en el presente asunto los presupuestos procesales que permiten decidir el fondo de la controversia, esto es los requisitos necesarios que regulan la constitución y desarrollo formal y válido de la relación jurídico-procesal. De otra parte, no se avizora la existencia de vicio alguno que pueda estructurar nulidad que deba ser puesta en conocimiento de la parte afectada, o que fuere declarable de oficio.

Tampoco acusa ninguna deficiencia el presupuesto de la legitimación en la causa, tanto activa como pasiva, toda vez que la controversia se ha trabado entre los extremos de la contratación.

#### **2.- NATURALEZA DE LA PRETENSIÓN**

El contrato legalmente celebrado vincula a las partes y las obliga a ejecutar las prestaciones convenidas, de modo que si una de ellas incumple las que se impuso, faculta a la otra para demandar bien que se le cumpla, que se le resuelva el contrato o al pago de los perjuicios que se le hayan causado por el incumplimiento, pretendiendo éstos últimos ya de manera principal (arts. 1610 y 1612 del C.C.) o ya de manera accesoria o consecuencial (arts. 1546 del C.C.), los que se encaminan a proporcionar a la parte cumplida una satisfacción pecuniaria de los daños ocasionados.

Es por todos conocido que la responsabilidad se estructura mediante los elementos de incumplimiento de un deber contractual, un daño, y una relación de causalidad entre éstos. Lo primero indica la inejecución de las obligaciones contraídas en el contrato, o su cumplimiento tardío o defectuoso; lo segundo, vale decir el daño, se concreta con la prueba de la lesión o detrimento que sufrió el actor en su patrimonio, porque no siempre el incumplimiento de uno de los extremos del contrato ocasiona perjuicios al otro, pues eventos se dan en que no se produce daño alguno, es por lo que precisado se tiene cuando se demanda judicialmente el

pago de los perjuicios, le incumbe al actor demostrar el daño cuya reparación solicita y su cuantía, debido este último aspecto a que la condena que por este tópico se haga, no puede ir más allá del detrimento patrimonial sufrido por la víctima, carga de la prueba en cabeza del demandante que la establece el artículo 1757 del Código Civil que dispone que incumbe probar las obligaciones quien alega su existencia.

Sin embargo, como todos los elementos del incumplimiento que estructuran la responsabilidad, son autónomos, vale decir, que cada uno tiene existencia por sí mismo y no depende de los demás; se hace indispensable, entonces, la demostración de todos ellos.

Luego, consecuencia de lo expuesto es que en la acción de resarcimiento en materia contractual, indispensable es demostrar todos los elementos que estructuran la responsabilidad, es decir, la lesión o el menoscabo que ha sufrido el actor en su patrimonio (daño emergente y lucro cesante), la preexistencia del negocio jurídico origen de la obligación no ejecutada, la inejecución imputable al demandado y la relación de causalidad entre el incumplimiento y el daño.

### **3.- PROBLEMA JURÍDICO**

La controversia que abordará el Despacho en orden a su solución se confina a determinar si puede predicarse incumplimiento por parte de la demandada AUTOPACIFICO SA, en el contrato o convenio efectuado por concepto de las reparaciones que se afirma se dejaron de efectuar con ocasión de los daños sufridos por el vehículo de placas WHV137, marca CHEVROLET, modelo 2015, motor MH8840, de propiedad del demandante ARNOLDO RODRIGUEZ GUTIERREZ.

#### **DE LAS PRUEBAS PRACTICADAS:**

INTERROGATORIO DEMANDANTE:

Indica que compró el vehículo cero kilómetros a Autopacifico en el año 2015.

La garantía del vehículo fueron cien mil kilómetros y el carro antes de los seis meses ya había perdido la garantía, por el kilometraje por que en vehículos de servicio público son cien mil kilómetros de garantía.

Que debido a unas fallas en el motor le indicaron que tenía que hacer una reparación general del motor, por un valor de catorce millones de pesos, valor que fue cancelados a través de un crédito que hizo en el banco de la Mujer, lo cual canceló de contado, dada la calidad del carro le hizo colocar repuestos originales.

Que el 29 de enero retiro el vehículo y vuelve a ingresar el 4 de febrero, porque el carro presentaba derrame de aceite, se le hizo cambio y volvió a llevarlo el 6 de febrero, debido al exceso de consumo.

La primera vez que se llevó le repararon un solo pistón, anillos, empaquetadura y la camisa del pistón, que al haberle hecho esa reparación el carro quedo descompensado, por ser un carro diesel el cual trabaja por compresión, habiéndose reparó un pistón, los otros tres ya tenían mucha holgura de 368.444 km., porque si se repara un solo pistón, la fuerza de éste va a ser mayor que la de los otros tres. La primera garantía fue porque apareció un retén que estaba permitiendo la fuga de aceite, por el retén del cigüeñal y del karter. La mayoría del aceite se desaparece porque en la compresión que ejercen los pistones, en la culata quema el aceite, lo vuelve combustible y lo desaparece. La fuga del aceite se presenta en la holgura de los pistones, cuando los anillos barren en el cilindro por la compresión barren el aceite y lo queman en la culata, lo vuelve combustible y sale

quemado el aceite en forma de humo, como consecuencia del desgaste de las camisas del pistón y quedan flojos dentro de las camisas porque hay un desgaste.

El intercooler ya se había reparado por una fisura mínima, cuando al carro comienza a desaparecerse el aceite, le echan la culpa al intercooler, vuelven y lo bajan para inspeccionar, así como el turbo, indicando que esta bueno, pero qué al ya haber sido reparado, es mejor cambiarlo.

**Que como tiene otra camioneta en la cual hace también el trabajo, por lo que varias veces dejo el carro para mantenimiento, no importando cuanto tiempo en el concesionario, con tal que saliera en excelentes condiciones.**

Que el 29 de enero de 2019 dijeron que el carro estaba listo en la primera reparación.

Luego que lo llevó por última vez a reparar el 26 de abril de 2019, habiéndole informado que ya estaba reparado el 23 de julio de 2019, pero yo fui a ver el carro el 25 de septiembre de 2019, sin que estuviera el carro listo, pues tenía el motor desmontado y al lado del vehículo. Posteriormente en el mes de octubre de 2020 salen a una prueba de ruta en el vehículo, la cual se realizó hasta Buenaventura.

Que luego de ello, elaboró un acta para la entrega del vehículo, pero en el concesionario dijeron que no servía, en razón a la condición que contenía, elaborando la entidad una nueva acta la cual me fue entregada inmediatamente después de la prueba de ruta, en la cual no presentó inconvenientes el vehículo.

Que su intención es recibir el carro lo más pronto posible, pero indica que necesita que le hagan un acta de entrega en la cual quede claro desde cuando comienza la garantía, porque si el carro se le vuelve a descompresionar tendrá que arreglarlo y dejarlo que se pudra, por tanto, necesita que se le entregue un acta donde diga que recibe el carro con tanto kilometraje y queda en seguimiento para inspeccionar el motor.

El carro tiene operación nacional para viajar a cualquier lugar, pero este solo viaja en la ruta Cali – Buenaventura, no acostumbra a salir a lugares que no conoce.

Nunca le ha metido un repuesto que no sea de Autopacífico.

En Autopacífico si lo requirieron para que llevara la tarjeta de operación.

En Autopacífico si le indicaron que la tarjeta de operación estaba vencida.

En Autopacífico si le indicaron que necesitaba que renovara su tarjeta de operaciones para hacer la prueba de ruta.

Sí se le indicó por parte de Autopacífico, que su Soat estaba vencido y se le requirió para que lo renovara.

Que no renovó los documentos requeridos, porque además de tener costo, el regional valle no estaba expidiendo tarjetas de operación y se podía operar sin esta tarjeta, antes y después de la pandemia, y el 25 de septiembre de 2020 renovó el Soat.

No lo ha requerido Autopacífico para que recoja el vehículo, siempre se ha apoyado en que renueve la tarjeta de operación.

Yo necesito que me entreguen el carro en este momento y que el proceso siga, con un acta que diga que el carro queda con su garantía.

La razón por la cual no retira el vehículo, es porque no se le firma un acta en las condiciones únicas y exclusiva en las que el la ha presentado al concesionario.

## **INTERROGATORIO DEMANDADA AUTOPACIFICO S.A.**

El vehículo ingresa al concesionario 13 de diciembre de 2018 con 368.000 km, con un ruido en la parte delantera del motor, en ese primero ingreso se diagnostica que hay que hacer esa reparación del motor, como lo afirmó el demandante, y se hace la reparación interviniendo solo uno de los cuatro pistones, porque se llevó a metrología en un laboratorio donde se constató que los otros tres pistones tenían las mediciones adecuadas y que para que el carro quedara adecuadamente reparado, solo era necesario intervenir un solo pistón. De haber mandado a reparar los cuatros pistones y las camisas, esta hubiera sido innecesaria y además costosa. En esa primera oportunidad había un problema de motor, se hizo la reparación y el carro fue entregado el 28 de enero reparado correctamente.

El vehículo fue comprado a un concesionario llamado Yanaconas, distinto a Autopacifico S.A., y el 1 de diciembre de 2019 esta última compro el establecimiento de comercio de Yanaconas, pero en ese momento del 2015 era un concesionario diferente.

Que la primera reparación que se realizó de un solo pistón, costó catorce millones de pesos.

Para determinar que había quedado bien reparado el vehículo, se le hicieron unas pruebas de ruta y fue entregado el 28 de enero, unos días después el 4 de febrero ingresa a cambio de aceite y filtro, algo rutinario después de hacer una reparación de motor y en esa entrada no se reporta ninguna novedad. Posteriormente el 6 de febrero ingresa por una situación ajena y distinta a la reparación inicial, es ahí donde el señor Arnoldo relaciona esa falla que presentó en ese momento con la reparación anterior, pero no tiene nada que ver, además se trata de un vehículo que tiene mas de trecientos setenta mil kilómetros, siendo un vehículo con mucho recorrido.

En ese momento presenta fuga de aceite, pero es debido al intercooler, por lo que dejaron las notas en ese momento de las entradas en la oren de taller, indicando "se realiza desmonte y monte de intercooler para reparación por garantía, se le indica al cliente que este ya está para cambio., se realiza la cotización, también se realiza desmonte de turbo para cambio de sellos, donde también se deja evidencia que el intercooler hay que cambiarlo, información que le es suministrada al cliente.

El intercooler no tiene nada que ver con la reparación anterior del motor, y debido al kilometraje ya debería estar llegando al final de la vida de distintos componentes y sistemas del vehículo.

La reparación del intercooler fue pagada por el demandante, en esa primera entrada el cliente no autoriza el intercooler, es en una entrada posterior, cosa que es muy delicada ya que como dice el señor Arnoldo estudió mecánica, sabe que recorrer un vehículo que esta presentando fuga de aceite es delicadísimo, al punto que no puede recorrer el carro, pero el cliente siguió operando el vehículo, cosa que generó posteriormente el nuevo daño de motor, que fue el último ingreso.

En la entrada del 6 de febrero, halli es donde se advierte la nota antes leída, se realiza la cotización y se sugiere cambiar el intercooler porque esta presentando fallas. Luego entra posteriormente el 27 de febrero, se le hace solo cambio de aceite y filtro, y presenta consumo excesivo de aceite, se le completan los niveles que puede ser por asentamiento de la reparación inicial, que es un procedimiento normal, el cliente no había autorizado hasta ese momento en esa entrada ni siquiera el cambio del intercooler y seguía operando el vehículo con una pieza que debía reemplazar.

El 4 de marzo entra nuevamente el vehículo, y en ese momento se le hace el cambio y reparación del intercooler, y el vehículo se entrega el 11 de marzo. Hay una entrada posterior el 19 de marzo, dice el vehículo presenta consumo de aceite, que es diferente a fuga de aceite, una cosa es que el motor presente consumo de aceite, es decir, que se le bajen los niveles de aceite, otra cosa es que este votando y haya fuga de aceite, en esta entrada no se reporta fuga de aceite, simplemente una disminución de los niveles, pero se le completaron en ese momento y ese consumo puede ser normal debido al asentamiento del motor después de la reparación.

El 2 de abril entra para cambio de aceite y filtro, en ese ingreso se evidencia que no hay consumo de aceite, es decir, es una entrada rutinaria. Posteriormente el 15 de abril el vehículo presenta hay si nuevamente fuga de aceite, en proceso de inspección se establece que se debe al mal funcionamiento de unos espárragos que se han dañado y que sujetan la bomba de alerta del sistema de inyección al motor, votando bastante aceite, reiterando que ya tiene 385.000 kilómetros, el mal funcionamiento de los espárragos, no tiene nada que ver con la reparación inicial, puede ser el fin de la vida útil muy prolongada de otro componente que son los espárragos, que en este momento eran los que estaban ocasionando esta nueva fuga de aceite.

Ya el 26 de abril entra nuevamente el vehículo, que esa es la última entrada, no se realizó a tiempo el cambio del intercooler, justo en la entrada en que le sugirieron al señor Arnoldo que le hiciera la reparación y el cliente desatendió la alerta de fuga de aceite que estaba presentando el carro, operando el vehículo en trayectos largos y exigentes (la ida a Buenaventura), por tanto, el carro nuevamente presentando fugas por supuesto tuvo un nuevo daño al motor que ocasionó la necesidad de una nueva reparación del motor, que es el último procedimiento que le realizaron, eso fue el 26 de abril.

Ya transcurrió todo el tiempo que ya se discutió porqué, por la no renovación del Soat y la no vigencia de la tarjeta operativa, ese es un requisito que lo exigen siempre por que han tenido inconvenientes anteriormente con autoridades, por eso necesitan tener los documentos vigentes para poder operar el vehículo en las calles.

Con respecto al acta, es simplemente una donde estaban diciendo qué se le había reparado al vehículo, de hecho, le dijeron al señor Arnoldo qué si él quería seguir con la demanda, podía hacerlo y recibir el vehículo para que pudiera usufructuarlo, pero fue decisión del cliente no firmar el acta, no recibir el vehículo y dejarlo ahí en las instalaciones de Autopacífico.

En esta última reparación el motor había que intervenirlo nuevamente debido a la fuga de aceite que presentó y que generó nuevamente daño, en esta última se le reparó la totalidad de los pistones (camisa, casquetes, pistones, e.t.c.), orden del 26 de abril.

El acta con la cual no esta conforme el demandante, se le presenta el 20 de noviembre de 2020, después de haber realizado la prueba de ruta en la cual estuvo presente el señor Arnoldo, desconoce si este condujo el vehículo. El acta simplemente teniendo todo el antecedente del caso, lo único que se quería era que se firmara sabiendo que era la reparación que se había hecho, ni siquiera se le estaba pidiendo que renunciara a ningún proceso legal, simplemente un acta describiendo que era lo que se le había hecho al vehículo, y esa fue la que no quiso firmar y que detuvo la recepción del vehículo por parte del señor Arnoldo.

La recomendación que se tiene por parte del área legal y como es conocido por las norma de tránsito, es que ningún vehículo puede transitar por las calles sin todo la documentación vigente, ni Soat, ni tarjeta de operaciones, además porque la prueba de ruta eran dos personas adentro del vehículo y podía fácilmente interpretarse como que estuviera prestando el servicio el carro hasta Buenaventura, entonces no corren ningún tipo de riesgo y exigen y necesitan la documentación vigente para poder realizar la prueba.

Que es cierto que el vehículo ingresó el 13 de diciembre de 2018 para reparación general.

Que no se puede constatar que haya existido un plazo de treinta días para la reparación del vehículo.

No existe un plazo establecido, por que todos los casos son completamente distintos, dependiendo se la reparación es completa, parcial o que se requiere tercerizar algunos servicios que no tienen en sus instalaciones, entonces el tiempo de reparación depende en todos los casos de la complejidad del caso.

Que es correcto que el vehículo fue entregado en esa primera reparación el 28 de enero de 2019.

Que en las facturas que se expiden por los servicios mecánicos, se tiene estipulado conceder garantía por el trabajo y los repuestos que se utilicen en las reparaciones, acorde con la ley.

Que el término de cinco años para el cambio de aceite es lo que recomiendan o seis meses, lo primero que ocurra, para un funcionamiento normal, después de que se ha hecho una reparación de motor, lo que se recomienda por parte del fabricante y por su puesto del concesionario, es que el carro ingrese nuevamente para hacer una recirculación, votar el aceite que tiene y volver a montarlo para que ese aceite se acentúe en el motor.

Fueron diferentes entradas que tuvo el vehículo y se debe a diferentes motivos, reitera que es un automotor que tenía en ese momento más de 370.000 kilómetros, y podía llegar al fin debida útil de diferentes componentes, como por ejemplo los espárragos y el intercooler, cosas completamente ajenas a la intervención que se hizo de reparación del motor. Además hay que diferenciar entre disminución de nivel de aceite y fuga de aceite, ya que como se ha repetido, cuando se disminuye el nivel de aceite, es posible que sea debido al asentamiento de ese aceite producto de la reparación que se hizo, y se le completaban el nivel de aceite.

Hay unas entradas donde se presentaba fuga de aceite y en otras disminución, la fuga de aceite se presentaba era por el daño de otros componentes distintos a la reparación, y en esas entradas el señor Arnoldo obvió la recomendación y siguió operando el vehículo, cuando presentaba fuga de aceite, cosa que las personas con o sin conocimiento mecánico, saben que inmediatamente un carro tiene fugas se tiene que intervenir y detener inmediatamente para que no genera daños más grandes y posteriores al vehículo, que fue lo que finalmente terminó presentándose.

No es cierto, que cuando se repara un solo pistón los demás quedan descompensados mecánicamente.

Además, la reparación se comunicó al señor Arnoldo, quien estuvo de acuerdo con el procedimiento que se iba a realizar, añadiendo que su conocimiento y experticia señalan que lo mejor en cuanto a costo y calidad de reparación determinaba que era necesario únicamente reparar uno de los pistones.

Que el 26 de abril de 2019 el vehículo no encendió más por falta de compresión en los pistones para encendido de diesel, porque el cliente desatendió la sugerencia dada de cambiar el intercooler, en la fecha en que le dijeron que debía repararlo y además en las demás entradas donde manifestó fuga de aceite, le dijeron que ese vehículo había que pararlo y lo siguió operando con fuga de aceite, lo que produce que el motor se va quedando sin el aceite que necesita para funcionar y ocasiona daños mayores, que conllevaron a esta nueva reparación en la última entrada.

El intercooler se reparó no en el momento y en el kilometraje que le sugirieron, fue posterior, había que hacerle una reparación del intercooler, se hizo pero posterior a la recomendación y además, pese haber presentado fuga de aceite, el vehículo continuó siendo operado, y ello generó un nuevo daño.

Cuando el vehículo esta en el taller (Autopacifico), éste tiene la responsabilidad de lo que le ocurra mientras esta en las instalaciones con una orden de trabajo abierta. Además, que si el carro esta funcionando sin la tarjeta de operaciones, el vehículo puede ser inmovilizado.

## **TESTIMONIOS DEMANDANTE**

### **WILSON ALBERTO ESCOBAR CARDONA**

Compañero de trabajo con el demandante y usuario de Autopacifico, en calidad de conductor o transportador.

Promedio de ingreso por cada viaje en la camioneta para el año 2019, por cuatro pasajeros en la ruta Cali-Buenaventura era de \$320.000 por ida y regreso, aparte de las encomiendas que se lleven aproximadas entre \$400.000 o 500.000, en pasajes y encomiendas.

Que supo que el señor Arnoldo llevo la camioneta en reparar en Autopacifico, y la vio en repetidas ocasiones en enero, febrero y diciembre de 2019, debido a unas fugas de aceite en el motor, esto se presenta en el mes de febrero, luego de haber sido reparado.

La anomalía que presentaba el vehículo es que se ordena la reparación del motor del vehículo, pero lo que hacen es repararle un solo pistón a un carro que tiene cuatro pistones, no entiende el porqué del arreglo de uno solo.

Una vez se vio el goteo del aceite, le dijimos que regresara el vehículo al taller para realizar la reclamación, por lo que le comendaron comprar aceite estar compensando en el viaje los niveles de aceite, para llevar el vehículo al concesionario y reclamar sobre el arreglo realizado.

Que durante sus recorridos Cali – Buenaventura, encontró en la vía la camioneta del señor Arnoldo en el mes de abril, quien le contó que había llevado el carro al concesionario y que continuaba presentando problemas de fuga y quema de aceite, y descompresión del motor, debiendo trasladar el carro en grúa hasta el concesionario.

El sistema de encendido de un carro diesel prende por compresión, no por bujías.

No sabe si el vehículo presentaba otros desperfectos.

No, el problema era por fuga de aceite, no sabe si presentó el vehículo problemas por espárragos.

Yo cambio aceite en el concesionario cada veinte o veintidós días, que equivale a 500 kilómetros.

La experiencia es como conductor del vehículos, no tengo estudios técnicos al respecto, solo cursos.

No tuve la oportunidad de constatar lo que le sucedía al vehículo, lo que supe fue porque Arnoldo no lo dijo, lo relacionado con la descompresión del motor.

Vi que presentaba fuga de aceite, pero no supo de donde, si por un tornillo, un empaque, no se sabe de dónde.

Si al ver los daños del vehículo se le sugiere comprar aceite, para nivelar el motor y devolverse a Cali para llevar el carro al concesionario.

Se qué si no deja perder el nivel del aceite en el motor, puede llegar con el vehículo al sitio donde puede reparar el automotor.

## **JAVIER CAZARAN ALEGRIA**

Soy contador público y tengo el negocio de transporte.

Tengo una camioneta propia.

Nosotros trabajamos Cali—Buenaventura, un promedio de 320.000 ida y regreso, con un promedio de encomiendas de cien mil pesos.

Conozco sobre los daños de la camioneta del señor Arnoldo, es que la camioneta presentaba un goteo de aceite, al constatar el nivel de aceite se le recomendar nivelar el mismo.

Que el señor Arnoldo les comentó que había llevado el carro a reparar y le dijimos que llevara de nuevo el carro a auto pacífico, por lo que niveló el aceite, lleno el cupo y se devolvió a Cali con el carro.

Que el sistema de encendido es de compresión, no como el de gasolina que es por bujías.

Si no se reparan todos los pistones, iba a tener problemas en menos de tres meses, porque no queda trabajando el carro con la compresión debida, por lo que el carro se le quedo parado.

No soy técnico, ni mecánico, yo tengo conocimiento es por la experiencia adquirida como propietario de varios carros que ha tenido.

Se noto que el carro estaba mal reparado porque echaba mucho humo.

A las camionetas se les cambia el aceite cada cinco mil kilómetros, sabe porque tiene una camioneta igual al señor Arnoldo.

No tuve acceso a los documentos de la camioneta de Arnoldo, el me comentó.

No me consta que en el mes de abril de 2019 la camioneta hubiera presentado daños en la bomba de inyección y en los esparragos.

A principios de enero o de febrero fue que presentó problemas de derrame de aceite.

No sabía que al señor Arnoldo le habían indicando que debía cambiar el intercooler, yo supe que el pago una reparación del carro y le arreglaron un pistón, y que luego compro un intercooler.

El señor Arnoldo me contó lo que le habían hecho al carro.

## **WALTER GALLEGO**

Conozco al señor Arnoldo de hace muchos años porque son vecinos.

Estudio mecánico tales como curso, no soy tecnólogo.

Nunca tuvo acceso a los documentos de autopacifico donde le decían que tenía que reparar el vehículo.

Tengo experiencia en mecánica automotriz en motores diesel, el encendido diesel es por medio de compresión y en gasolina es bujías o boinas. Para dar el encendido tiene que estar el motor un cien por ciento, los pistones tienen que estar bien reparados.

La camioneta del señor Arnoldo es diesel, me llamo para que mirara una fuga que tenia el carro en la parte de abajo del motor, y efectivamente estaba botando aceite por el reten del cigüeñal, terminando enero o febrero, solo le aconseje que la llevara a Autopacifico porque era una garantía, y el me comunicaba que estaba llevando la camioneta al concesionario porque los arreglos no le estaban quedando bien.

En mi experiencia lo que le hicieron al carro no fue una reparación, sino un arreglo, porque fue solo un pistón y no los cuatro, y el arreglo no quedo bien. Al reparar un solo pistón el motor queda descompensado y queda botando aceite.

Como mecánico automotriz no recomendaría arreglar un solo pistón, porque generaría quema de aceite, y al cambiarle un solo pistón ese va a trabajar más, y no va a durar mas de tres meses esa reparación. Le recomendo que fuera de nuevo al concesionario a preguntar porque no hicieron el arreglo de todos los cuatro pistones.

Pasados tres meses me conto el señor Arnoldo que había tenido que traer el carro en grua desde Buenaventura, porque no le había querido prender.

El señor Arnoldo le comentó que debía hacer el cambio del Intercooler, y que ocurre si el vehículo circula sin hacer el cambio de esta pieza.

Yo como mecánico que recomiendo a los dueños del vehículo verificar el nivel de aceite, parar el carro y nivelar el aceite, si es una fuga excesiva no se puede manejar el vehículo. Si es fuga excesiva puede haber daños en el motor.

## **HECTOR IZQUIERDO**

Es el subgerente de la empresa Condor donde esta afiliada la camioneta del señor Arnoldo.

Del 29 de enero al 29 de abril de 2019 el vehículo camioneta del señor Arnoldo estuvo afiliado, posterior a esa fecha el vehículo estuvo en el taller por garantía por daños que presentaba, fechas entre las cuales se le expedían planillas por el convenio empresarial con la empresa Condor porque el vehículo se movilizaba en la ruta Cali – Buenaventura, a través de la empresa Trasvego.

El vehículo estaba dentro del convenio de colaboración empresarial entre empresa Condor y empresa Transvego, el cual era el suministro de plataforma para el servicio de planillas para poderse movilizar en la ruta Cali- Buenaventura, fues o extractos de contrato, nombre técnico de las planillas, como se conocen, para el caso particular el vehículo de placas WHV-137.

Indica que se emitieron entre otras planillas, las fechadas del 29 de enero al 29 de abril del año 2019, de cuyo contenido lo ratifica.

Que respecto del vehículo de placas WHV 137, se dio el trámite de cambio de empresa, lo cual no se logró concluirse, debido a que en el mes de julio de 2019 hubo cambio de director de la regional de tránsito, lo que retraso ese trámite, quien fijó unas nuevas exigencias para todas las empresas de transporte especial motivo por el cual se retrasaron lo trámites, **lo que generó retraso en la generación de las tarjetas de operación, hasta en un año algunos casos, incluida la del vehículo en mención.**

Para una prueba de ruta, por ser algo de la parte técnica, al vehículo le podían realizar la prueba con el Soat, la tecno mecánica y la orden de la prueba, ya que la planilla se realiza cuando hay un contratante o se genera una orden de servicio, en ese caso no porque es una prueba que se le va a hacer al vehículo. La tarjeta de operaciones solamente es necesaria cuando hay un servicio, un contrato con un usuario o empresa.

En una prueba de ruta no se pueden llevar pasajeros, está prohibido, solamente la persona que va a realizar la prueba mecánica.

Las planillas están firmadas digitalmente, dando cumplimiento a la parte normativa del decreto 431, en lo que refiere al fue o extracto de contrato.

Lo que le pusieron de presente es una relación de los servicios que realizó el vehículo, eso está en la plataforma, pero en la plataforma esta el documento individual, la cual es una cantidad indeterminada de generación de servicios. La relación que se pone de presente es suministrada desde la plataforma, cuyos viajes se pueden constatar que fueron realizados, pues se trata de una plataforma que no permite ningún tipo de manipulación, es algo electrónico que esta subido en una nube.

Si están registrados en las planillas los servicios, es porque este se prestó conforme a las fechas y personas que solicitaron el servicio, en la ruta Cali-Buenaventura-Cali, quiere ello decir que el vehículo si se movió.

La orden de servicios lo genera la empresa, pero esos dineros (\$150.000) se le cancelan es al conductor, puede ocurrir el caso que se genere la orden, pero no realice el viaje, eso se da por ejemplo cuando haya un daño mecánico, puede ser que en esa fecha le salió el viaje con ese cliente, pero no lo realizó, pero quedó la planilla registrada para el servicio que se pidió para esa fecha.

el señor Arnoldo tiene clave, tienen usuario, el puede generar ese extracto o planilla, se le da ese permiso porque puede ocurrir que el no vaya en el viaje, sino que mande otro conductor, entonces para tener un control del servicio, también se le suministró esa opción a los afiliados.

## **TESTIMONIOS DEMANDADA**

**NEIFRE PEÑA**

Director técnico diésel de Autopacifico desde hace 16 años

Experto en mecánica automotriz del instituto Antonio José Camacho, Tecnólogo en electrónica de la universidad del valle y tecnólogo en electricidad industrial y potencia de la misma universidad, especialización tecnología en ingeniería automática, con 46 años de experiencia en el área automotriz, realizando los cursos que ordena Colmotores.

Cuando se hacen reparaciones mayores y se intervienen muchos componentes como el del motor, no es posible dar una fecha exacta, se da una fecha tentativa, pero contamos hasta 60 días para reparar un vehículo, en caso de que haya algún problema o alguna dificultad. Todo el tiempo se le informó al señor Arnoldo.

El 13 de diciembre de 2018, evidentemente el carro entro con un ruido en el motor, se procedió a diagnosticarlo era un ruido que estáticamente no era tan fuerte, y después de hacer una serie de valoraciones se le pidió al cliente autorización para desmontarlo y desarmar el motor, y se concluyó que el problema estaba internamente. Cuando se desarmó se encontró que el cilindro número uno, sufrió un desgaste por lubricación y en ese momento se le completo el diagnóstico y se le hizo la cotización a petición del cliente.

El diagnóstico del desgaste en el cilindro número uno, se da porque el daño es evidente, hay pérdida de material de los elementos o componentes que operan en ese cilindro, que son pistón, anillo y cilindro, se muestran rallados, quemados, algunos contactos en este caso no eran tan fuertes, pero había ya ese daño y por tanto se recomendó esa reparación, cambiar ese pistón y la camisa de ese cilindro.

Los demás pistones no requerían cambio, porque esto fue un daño provocado por una pérdida o disminución de suministro de aceite y afecto no más ese cilindro, y al hacer la medición de todos los demás componentes cilindros, pistones, se determinó que dentro de las medidas estándares y dentro del rango recomendado por el fabricante, los límites que se llaman, podían continuar operando, no había ningún problema, desde el punto de vista técnico ni de medida, metrológicamente hablando como se dice en el medio, y esta metrología la hizo un taller especializado que es un proveedor del taller, y cuya especialidad es esa medir y determinar si hay que rectificar, cambiar componentes para garantizar una buena reparación.

La falla no fue catastrófica, como se conoce en el argot técnico fue superficial, que desafortunadamente no salía con algún otro medio (pulir o lijar), había que cambiarlo porque había que garantizar nuevamente esa superficie, y eso se garantiza solo cambiando esos dos componentes, el resto de los componentes del motor estaban bien, obviamente si se cambian algunos otros componentes, porque cuando se desarma un motor hay que cambiar empaquetadura y otros componentes. No es obligatorio cambiar los cuatro pistones del motor.

El 4 de febrero de 2019 el vehículo ingresa para cambio de aceite y filtro, este es un proceso que se conoce como periodo de asentamiento, donde se debe cambiar el aceite porque el aceite se contamina con elementos y mayas que se conocen en el medio,, hay que eliminarlas lo mas pronto posible, y porque también los motores cuando se reparan internamente se contaminan con disolventes de lavado, y por eso hay que cambiar el aceite en ese periodo, y adicionalmente cuando el vehículo ingresa, se le hacen unos ajustes que tienen que ver con válvulas, tornillos de múltiples, para cerciorarse que todo quedo bien. En ese ingreso no se reportó nada.

El 6 de febrero ingresó nuevamente el vehículo, donde se encontró que había una fuga de aceite por el intercooler, debido a que el señor Arnoldo le había colocado unas abrazaderas industriales las cuales generaron excesiva presión y deformaron la boquilla de ese intercooler, y no era posible que sellara en forma perfecta, se le recomendó en esa oportunidad cambiar ese intercooler.

Por alguna razón don Arnoldo compró o consiguió unas abrazaderas, que él ajusto y decía que habían quedado flojas, y que entonces las había apretado con unas abrazaderas y deformó esos acoples, y como es plástico no es posible repararlo, obviamente se endereza,

pero apenas se aprieta, vuelve y se deforma, peor si no son las abrazaderas originales que hay que colocarles a estos vehículos.

La función del intercooler es muy importante, porque el motor diesel necesita suficiente aire y a cierta presión para dar el rendimiento que dan los motores hoy en día modernos, pero este aire que entra adicionalmente a presión se calienta y el intercooler lo enfría, por eso se llama interenfriador y si yo no tengo ese suministro suficiente de aire, el motor va a sufrir esfuerzos, que se va a convirtiendo en un desgaste prematuro de la máquina.

No tiene nada que ver la falla de la reparación con este problema con el intercooler., que se detectó cuando volvió a ingresar. No tiene nada que ver porque el daño del motor se debió a un tema interno de suministro de aceite, en un área específica que fue el cilindro número uno, mientras que el intercooler es un elemento externo al motor y el cual fue revisado previamente, se le hizo mantenimiento simplemente, lavarlo, limpiarlo, y no tenía problemas en ese momento, por eso son dos situaciones totalmente diferentes, por eso en ese momento se lo cotizamos y le recomendó especialmente que se lo cambiaran y cual era la importancia del intercooler. Pero en ese momento no fue autorizado el cambio, el 6 de febrero cuando el carro salió, que ya se le dio toda la información completa.

Cuatro mil quinientos kilómetros son mas o menos nueve idas a Bogotá, por contextualizar, lo que genera como consecuencia someter el motor a un esfuerzo, el turbo a sobre revoluciones, a sobre bombeo de aceite y obviamente ese aceite que sale afecta todo el sistema de refrigeración del vehículo, porque se tapa este sistema del radiador y el intercooler como se comprobó cuando ingreso finalmente para cambio.

El 19 de marzo de 2019 el carro entro y se revisó el nivel, en ese momento se encontró que le faltaba un cuarto, se le completó el nivel y se le explicó al cliente que ello se debía al asentamiento del motor que es normal, en cualquier motor nuevo o anillado o semi reparado, que consume aceite y ese periodo de consumo, inclusive para vehículos nuevos puede llegar hasta de dos cuartos, entre cambio y cambio, con el tiempo disminuye pero nunca va a desaparecer el consumo de aceite de un motor, obviamente en este caso se debía al asentamiento.

El vehículo ingresa al taller el 15 de abril con unos espárragos de la bomba de inyección que se llama bomba de alta, roto, el señor Arnold por sus declaraciones lo detecto en Buenaventura, sin embargo, el traslado el vehículo así, lo trajo y eso generó también que se rompiera el otro esparrago y que además se afectara el ajuste de las tuberías y por eso también voto ACPM, que el vehículo se debió haber inmovilizado en Buenaventura, esa es su opinión y recomendación siempre que el cliente llama y haberlo atendido allá, o haberlo traído en grúa, cualquiera que hubiera sido la situación se hubiera acordado con el cliente, pero no el carro llego al taller en esas condiciones y por eso votaba cantidades de aceite y ACPM.

Debido al tipo de carretera y a la situación donde hay pendientes y curvas, y donde normalmente no se maneja despacio se baja el nivel del aceite y comienza a producirse un fenómeno que es entrada de aire en el sistema de lubricación y esto va deteriorando y puede llegar a producir daños catastróficos en el motor, por que entra aire y es el enemigo número uno de un sistema de lubricación a presión y eso pasaría.

El 26 de abril de 2019 el vehículo ingresa registra que se apagó y no volvió a prender, yo en ese momento ya no era el jefe de taller, era el jefe Jhon Barrera, mas estuvo enterado que fue un problema de entrada de aire en el sistema que afectó ese cilindro número uno y también el casquete de ese mismo cilindro, ose esto va en el cigüeñal, y si este presento daños del casquete esto quiere decir que el motor fue bastante caminado con modo falla, entonces en ese momento é debió haber visto que se le prendía el testigo en el tablero, probablemente porque tenía bajo nivel de aceite o mucho oleaje como se llama cuando se baja el nivel del aceite, no necesariamente estaba sin aceite, pero estaba en una condición de baja presión, de entrada de aire y el vehículo se debió haber detenido inmediatamente, pero todas las evidencias indican que él forzó el vehículo así hasta que se frenó, cuando un motor no recibe la suficiente lubricación se frena y eso fue lo que paso, el motor

se apaga y no prende por más que quiera darle estarte, no gira si quiera el motor, por eso el reporte fue ese exactamente y cuando desarmamos el motor se encontró eso de que había evidencias de daños ya fuerte en ese cilindro, en el muñón de biela y obviamente eso afectó los demás cilindros.

Se le hizo prueba de ruta, se intento hacer una prueba primero, pero debido a que no tenia los documentos de ley, entre ellos la tarjeta de operación, hubo que cancelar la prueba de ruta, iba acompañar la prueba porque iba a asesorar conocía bien el problema, ya no era jefe de taller, pero estaba asesorando y el mismo señor Arnoldo por teléfono le dijo que no la tenía, que la estaba renovando y que se demoraba por lo menos unos quince días y que en quince días podían intentar la prueba de ruta, tengo entendido que esa tarjeta nunca llevo, hasta que finalmente hicieron la prueba de ruta con él, creo que fue el año pasado por ahí en octubre, no recuerdo bien la fecha. No tenía vigente el Soat, lo tenía vencido.

Después de haberle hecho las pruebas de ruta y todas las pruebas correspondientes y análisis que se hacen como Scaneos, compresiones, técnicamente el vehículo esta listo para operar y en perfecto estado de operación.

Yo no estubo en la prueba de ruta, estubo Jhon y otros compañeros, pero tengo entendido que el señor Arnoldo quedo satisfecho y quería llevarse el vehículo, pero él hizo una petición tengo entendido, que la empresa no pudo cumplir, quería que le firmaron un donde nosotros asumíamos todo lo que ellos esperaban que asumiéramos y ese es el proceso que sigue actualmente, por eso el carro él no se lo llevo, porque pedía que le firmáramos un acta donde nosotros éramos responsable de todo y eso no era lo correcto.

Lo que pasa es que cuando un motor que presenta una falla, por eso tiene un tablero y unos testigos que estaban funcionando, porque inclusive nunca fueron reportados como fallando, se presenta, el vehículo se detiene inmediatamente, los daños no pasan de ser pequeñas reparaciones e inclusive a veces ni reparaciones, eso son detalles como completar o ajustar algo, si llega haber algún daño es mínimo, pero el vehículo se llevo al punto donde se freno el motor, quiere decir que el motor venia fallando y él o no sintió la fallo o la sintió y así y todo continuo pensando llegar a Cali o algún punto, eso lo dirá él, y el vehículo ahí le fallo totalmente, por eso el motor se detiene, el argumento para decir que él no lo paró a tiempo, es que el motor sufrió tal nivel de daño que se frenó, cuando un motor se frena fue porque ya llevo a daño catastrófico, se conoce en el medio. Tiene dañado fuertemente el cilindro numero uno y los demás son afectados y por eso hay que hacer un cambio total de esos componentes. Casquetes de biela son un elemento que se pone y permite el giro de una pieza que están en velocidad relativa diferente, es lo que se conoce también como un buje, pero en este caso se llama casquetes y ese casquete está protegido por una lubricación continua que sale del cigüeñal que es uno de los brazos que gira, cuando esa película lubricante se pierde así sea por unos pocos segundos, puede ser de mínimo hasta muy fuerte, y es mas fuerte en la medida en que más se circule, hasta que se llega a un punto donde hay un daño total del sistema. En este caso el daño fue mas fuerte porque se siguió circulando el vehículo.

La diferencia entre un motor diesel y gasolina, son fundamentalmente las siguientes, el motor diesel realiza una admisión de solamente aire, y el de gasolina es una mezcla de aire y gasolina, se comprime en el diesel solo aire, en el de gasolina se comprime una mezcla de aire y gasolina, esa mezcla se llama homogenia en la gasolina y en el diesel al final de la carrera de compresión es que se produce o se introduce a alta presión el combustible que por la alta compresión que hay del motor enciende, luego obviamente, hay un escape, hay una carrera de fuerza, así se llama es igual en los dos con la diferencia en que el ciclo diesel se diferencia del de gasolina en que se llama de presión constante, mientras que en el de gasolina se llama volumen constante, el escape es como todos, salen los gases residuos de la combustión, aclaro que en el motor diesel es muy importante que haya exceso de aire, por eso el intercooler y el turbo son fundamentales en estos motores.

Cuando unos anillos se desgastan se pierde compresión, pero si cuando hago una reparación los cambio, como es el caso, se recupera esa compresión que en el caso del motor, estaba perfecta todavía en el primer daño, como dije llegó operando normalmente y sin ningún problema, simplemente tenía un ruido, eso fue lo que motivo al señor Arnoldo a buscar el origen de ese ruido.

Si el cilindro tiene sus dimensiones los cuales fueron valorados y certificados en su buen estado, y se coloca segmentos o anillos nuevos, se recupera la compresión en todos los cuatro cilindros, no se estaba ante cilindros malos, estos estaban en perfecto estado, se tiene conocimiento de motores que han durado hasta un millón de kilómetros, este carro todavía tenía sus cilindros y pistones buenos, por eso sólo se cambio uno que se dañó y se rayó sutilmente, pero era mejor porque no iba a lograr la compresión, si se dejaba ese cilindro en esas condiciones y por eso se cambió el pistón, se cambió la camisa de ese cilindro y se cambiaron todos los anillos y se pulieron los cilindros para recuperar lo que se llama el acabado ideal de lubricación de esos cilindros, por eso no había ningún problema con la compresión.

Esa reparación con buen mantenimiento, buena operación, debería haber durado por lo menos el doble de lo que tenía el carro en ese momento en kilometraje, lo cual costo por kilometro a meritaba hacer ese tipo de servicio, si se puede decir que era mejor cambiar todo, pero ejemplo nosotros no cambiamos los cuatro inyectores cuando falla uno. No se hace eso porque seria muy bueno, pero los costos serian imposibles. No se cambian todas las bielas cuando se repara un motor, se cambia solo la que fallo, no se hacen cambios absolutos, hay quienes prefieren cambiar todo, pero eso es en una reparación general, donde el motor ya por la vejez tiene tanto desgaste, que hay que cambiar todos los componentes, y al hacer la metrología la medición de los componentes, se recomienda de inmediata hacer una reparación general de motor, en este evento el motor no calificaba para reparación general y eso técnicamente se comprobó y se certifico con el taller que hizo la rectificación del bloque en esa época.

Esos motores están diseñados para aguantar hasta un millón de kilómetros, lo que se pone hay como reparación general de motor es la mano de obra, porque el motor si hubo que desarmarlo completamente para poder llevarlo a la rectificadora para cambiar una camisa y se cobra la mano de obra de una reparación general, pero los repuestos si se analizan corresponden exactamente a lo que se esta hablando, se cambiaron anillos, un pistón, una camisa y todos los elementos que se requieren como cambio de empaquetaduras, pero no las válvulas, eje de levas, bomba de aceite, ni otras cosas, porque el motor estaba en perfecto estado. Los motores no se reparan por kilometraje, se cambian por su estado mecánico, por un buen cuidado o por una buena operación y ese motor en ese momento paso, todas las mediciones y revisiones según el manual de Isuzu, porque no se repara allí a ojo o por lo que les parece que es mejor, se aplica la técnica que en el entrenamiento que les hace Colmotores que todos han recibido, saben cómo deben diagnosticar perfectamente un motor, además de las experiencia en el tema, la capacitación que tienen todos los técnicos del taller por Chevrolet Colmotores en cualquier concesionario de la red en el país.

Cuando un motor se repara en forma general, no se esta cambiando el cien por ciento de los componentes del motor, se esta cambiando los elementos que se desgastaron generalmente todos los pistones, los anillos, las válvulas, este no era el caso de este vehículo, las válvulas estaban en perfecto estado, lo que indica la buena calidad del motor, entonces si se indica que se debió haber hecho una evaluación de si los materiales tendrían mucha vida o no, se le diría que de las pruebas que se pueden hacer para determinar si todavía tiene vida un material son destructivas, habría que haber mandado a un laboratorio los componentes y eso requiere reparar, es decir, romperlos, ese no era el caso, ni nunca va hacer el caso en una reparación de motor, por eso el procedimiento para determinar si un motor o unos componentes son reusables como por ejemplo el volante, el cigüeñal, las bielas, las válvulas, la culata misma, que se hacen pruebas, determinan que pueden seguir trabajando, no se podría cada vez que se repara un motor cambiar la culata porque esta torcida o porque ya tiene mucho kilometraje, se insiste,

esa primera entrada al taller no es no es una falla destructiva donde si se debe contemplar la posibilidad de reparar el motor completo, no este fue un desgaste menor pero que no permitía que el pistón tuviera el ajuste suficiente y por eso era el ruido, la falda del pistón golpeaba, pero el motor estaba operando y luego trabajando al taller, y el carro desarrollaba normalmente, sino que se oía el ruidito y por eso él ingreso el carro al taller, por eso fue que se debió pedir autorización para desarmarlo porque no se encontró nada externo y se concluyo que era interno, y en el desarrollo de la revisión, inspección y diagnostico se pudo dar cuenta que visual y metrológicamente que ese cilindro había sido afectado y los demás no. Al armar de nuevo el motor se colocó empaquetadura nueva original y así aparece en la factura.

El carro días después mostro fuga por el intercooler y como se dice entre los mecánicos, esto baño todo, pero la fuga era del intercooler que era un elemento externo y no del motor. Eso fue lo que se le explicó perfectamente, salpicó porque esa fuga que sale es a presión y como el carro va a cierta velocidad y el viento arrastra ese aceite hacia adentro de la maquina y va manchando o contaminando todo lo que hay y es muy difícil establecer por donde va la fuga, obviamente luego que se corrige la fuga se lava el motor y lógicamente esto se pudo comprobar cuando ya se autorizo el cambio del intercooler, se pudo lavar el motor y se pudo comprobar que no había fuga alguna. De hecho, en ese momento no se cambió los retenes como insinúa el abogado, porque eso implicaría un desarme o desmonte de caja que eso nunca se hizo, ni nunca se le cobro al cliente nada de eso o por lo menos nosotros nunca hicimos un cambio de esos, en la historia esta registrado que solamente se cambio el intercooler. Como el carro recorrió 4.500 kilómetros, cuando el vehículo ingreso, luego tan manchado de aceite que era prácticamente imposible saber de donde era la fuga, salvo que nosotros sabíamos que era por el intercooler.

En la historia no aparecen fugas por escape, lo que reportó el señor Arnoldo en su momento fue falta de nivel de aceite, que como ya se explicó, obedece al asentamiento del motor y las fugas que aparecieron después fue por la ruptura de los tornillos de la bomba de alta, pero en ningún momento hay reporte de que hubiera fugas de aceite por escape o por alguna otra parte en particular, salvo como antes se dijo que el intercooler baño todo en aceite.

Hago referencia a la entrada del 27 de febrero, hay el cliente todavía no había autorizado el cambio del intercooler, y por lo tanto, esa son declaraciones del cliente, obviamente cuando entra él solicita o reporta eso, pero nosotros todavía no hemos hecho ningún diagnóstico, en el momento que lo recibe lo hace una persona que le atiende formalmente, le abre la orden, escucha que es lo que él quiere, si hay trabajos adicionales, si quiere que le coloque un accesorio o algo así, no necesariamente lo que el cliente diga es la falla del vehículo. No es el diagnostico.

Al frente de la solicitud se coloca las operaciones que se hacen en ese momento y necesariamente ahí lo que se puede estar reportando, por ejemplo en ese momento al cliente se le explicó que mientras estuviera el intercooler sin cambiar, seguiría cualquier manifestación o fuga de aceite, la única forma de corregir eso era cambiando el intercooler, en ese momento no se había cambiado el intercooler.

En esa entrada (20 de marzo) el carro se le completo un cuarto del nivel del aceite, esto se debe normalmente a que los vehículos recién reparados, sean reparaciones parciales o totales, generan algún tipo de consumo de aceite, inclusive los motores nuevos consumen aceite, y fabrica indica que para este tipo de situaciones, aún en vehículos nuevos, indica que son aceptables hasta dos cuartos entre cambio y cambio de cinco mil kilómetros, de modo que el carro estaba dentro del parámetro, ya estaba asentándolo lo cual quiere decir que a mayor recorrido, iba disminuyendo este consumo porque era un motor que se le hizo una reparación parcial, no fue una reparación total.

Si el carro tenía cinco mil kilómetros o más, era para cambio de aceite, por lo tanto, se requería el cambio de aceite, no es por días, es por kilometraje, el tema de días es algo

empírico, que los conductores cogen como un control de ellos, pero puede tener menos o mucho más kilometraje. Cada cinco mil kilómetros, ingresa a cambio normal de aceite.

El vehículo, primero que todo, entra con 18.534 kilómetros, aquí el tema es kilometraje, no tiempo como lo dije ahora, en segundo lugar, el vehículo se apagó porque sufrió daño catastrófico, por temas de entrada de aire en el sistema de lubricación, y eso fue lo que ocasionó el daño y por eso fue que tuvieron que traerlo en grúa por que el carro ya no podía funcionar.

**El intercooler como su nombre lo quiere decir, quiere decir interenfriador, el aire no se calienta ahí, se enfría, viene del turbo muy caliente alcanza temperaturas de 150 grados, que son muy superiores a la temperatura a la cual hierve el agua, entonces se debe enfriar y fuera de eso, hace que el aire sea más compacto, tenga más densidad, si yo no lo enfrió el motor pierde bastante rendimiento y por eso este intercooler, por estar botando tanto aceite, por no haberlo cambiado a tiempo, se tapo toda la parte de refrigeración, donde se hace el intercambio con el aire y ese aire entraba recalentado y ese motor trabajó a temperaturas altas, eso genera deterioro del motor y recorrió en esas condiciones cuatro mil quinientos y algo de kilómetros, entonces, además de que se forzó el turbo, porque el turbo tuvo que forzarse, hubo daños colaterales por eso, no aceptó las recomendaciones de cambiar el intercooler a tiempo, esa básicamente es la explicación.**

## **STIVEN PUERTA**

Trabaja para autopacifico hace siete años, es técnico en mecánica automotriz, en reparación de motores diesel y tecnólogo mecatrónico con especialización en vehículos eléctricos, con experiencia de doce años como mecánico. Soy el encargado de administrar las entradas y salidas del vehículo.

Nosotros a ningún tipo de cliente se le genera un compromiso de entrega exacto, ya que dependiendo de las dificultades y los daños que tenga cada vehículo, porque son diferentes entonces no se puede generar ningún tipo de fecha de entrega.

Efectivamente se hace ingreso del vehículo con las solicitudes del cliente, entre ellas un ruido en el motor, se realizan las valoraciones previas en la cual no se pudo evidenciar la anomalía externa, por lo tanto y previa autorización del cliente, se abre el motor y se encuentra que el pistón número uno se había recostado sobre una de las superficies, no dañado. ante la pregunta de si debían cambiarse los cuatro pistones indicó que se realizaron las pruebas de metrología correspondientes y no era necesario, son mediciones que determina el fabricante y solo un cilindro presentaba fallos. se recomendó cambio de nillos a los otros componentes, lo cual se hizo. El cuatro de febrero ingresa para cambio de aceite y filtro por el cambio de componentes y el roce constante se sueltan materiales que contaminan el aceite, lo cual es normal en toda reparación de motor es el asentamiento normal en todas las reparaciones, no porque hubiera quedado mal.

el 6 de febrero de 2019 el demandante afirma que se presenta fuga pero lo que evidencian es una deformación del costado plástico del intercooler y le informan al cliente que lo debe cambiar, lo cual no autoriza en esa fecha. Indicó que si el vehículo se seguía andando sin el cambio de la pieza, indicó que era un componente muy importante porque al cortarse el suministro de aire al ingresar temperaturas altas, genera presión que afecta componentes internos del motor.

El 26 de abril el motor se apaga, se frena porque no hubo más circulación de las piezas, porque el intercooler es pieza fundamental, el turbo se sobreesfuerza, el motor también y el motor se frena porque se lleva a su límite.

## **JHON BARRERA**

Tecnólogo del SENA, estudiante de ingeniería industrial, jefe del taller.

El 15 de abril evidencian daño de espárragos, y como están fracturados generan filtración.

El 26 de abril se diagnostica motor frenado por problemas de lubricación. Ante la pregunta de si se ocasionó por el intercooler indicó que sí puede ser porque el motor trabajó a temperaturas más altas, afectando componentes internos del motor.

Sobre el cambio de un solo pistón indicó que por metrología, de acuerdo al desgaste y medidas, un solo pistón se recostó en las paredes y eso no se observó en los otros tres, estando dentro de los parámetros. y recomienda cambiar anillos del pistón 2, 3 y 4. Finalmente indica que el motor se tuvo en marcha más o menos 4.500 kilómetros con el intercooler dañado y en ese tiempo el mal estado afecta el motor y puede llegar a agravar ese tipo de daños lo cual es responsabilidad del usuario pues con un componente averiado no puede seguirlo andando, eso es lo que dicen los manuales. Indica que en el primer ingreso el motor estuvo bien reparado. y que el intercooler es una situación distinta, los espárragos son externos del motor y también son una situación distinta que no corresponden a la primera reparación realizada.

### **4.- CASO BAJO ESTUDIO**

**4.1.-** Pretende el demandante se declare el incumplimiento contractual en la prestación del servicio de reparación parte de Autopacífico SA, por los perjuicios ocasionados ante la demora e incumplimiento al no entregar el vehículo en perfectas condiciones de funcionamiento conforme la garantía de la reparación mecánica contratada, en tanto afirma que desde el día 26 de abril del año 2019, se encuentra en el taller de la demandada, sin que sea reparado en perjuicio de los derechos de su propietario.

**4.2.1.-** En este sentido, en relación con el primero de los requisitos sine qua non de la acción contractual resarcitoria, se encuentra demostrado en la prueba documental obrante en el plenario, la existencia del daño sufrido en el motor del vehículo de placas WHV-137 de propiedad del demandante como consecuencia de las fallas presentadas, cuyo ingreso al taller se dio el día 26 de abril de 2019, no obstante lo anterior, se entrará a analizar si encuentra sustento el incumplimiento contractual endilgado a la demandada.

Ahora bien, al entrar el despacho a analizar la existencia de una relación contractual entre las partes, de manera preliminar se advierte la existencia de la misma con fundamento en las facturas y ordenes de trabajo expedidas para la realización de las reparaciones por parte de AUTOPACIFICO, así como de las propias manifestaciones del demandante de haber contratado los servicios y haber pagado los costos que le fueron cotizados. Facturas de los servicios únicos autorizados por el demandante. Se encuentra a folios 17 a 24 c, en el cual obra como beneficiario el señor Arnold Rodríguez, con vencimiento del 11 de marzo de 2019, el cual da cuenta de las condiciones generadas por la misma. Documentos que dan cuenta, que las reparaciones iniciales realizadas al motor del vehículo de propiedad del demandante, fueron autorizadas y debidamente canceladas por el mismo, pues así se desprende de las pruebas recaudadas, de la factura expedida por AUTOPACIFICO SA, a lo cual fue aportada igualmente la factura de venta FD 66633.

Es así como se sostendrá que no existe responsabilidad contractual por parte de la entidad demandada, pues del haz probatorio recaudado no se desprende que la reparación por la cual inicialmente ingresa el vehículo haya sido mal realizada. Tampoco se logra acreditar mediante una prueba técnica idónea o testigos técnicos, que los ingresos posteriores del vehículo hayan sido consecuencia directa de una mala reparación en el ingreso o servicio inicial de reparación del motor.

Así las cosas, los servicios que siguieron al ingreso inicial, no fueron consecuencia de omisiones por parte de Autopacífico SA, en las reparaciones realizadas inicialmente al motor, puesto que con posterioridad, y de acuerdo a las inspecciones efectuadas al motor, se encontró la existencia de un daño interno a través de valoración, situación que fue puesta en conocimiento de la parte actora, teniendo en cuenta que era producto del desgaste normal de las piezas y culminación de su vida útil, como se le indicó al propietario del automotor, quien pese a las recomendaciones de cambio de la pieza, continuó funcionando el automotor, más no por una omisión de Autopacífico SA, tal y como se evidencia de la misiva emitida consistente en el "historial de vehículos talleres" del 15 de agosto de 2019<sup>1</sup>, mediante la cual se le pone de presente las actuaciones surtidas en las reparaciones del motor y las condiciones del vehículo, cosa distinta es que dichos daños hayan ocasionados por la indiferencia y negligencia del propietario, al no percibir la necesaria urgencia de su reparación entorno a las recomendaciones dadas, encontrarse la configuración de una cláusula de responsabilidad, cesando en este sentido la obligación de Autopacífico SA de reparar frente al demandante, por haberse efectuado la reparación sólo frente al mandato del demandante, tal y como se desprende de la factura de venta No. FD 66633 del 8 de enero de 2019 por una suma de \$14.228.158, razón por la cual frente a la demandada Autopacífico SA, no le cabe ningún reproche frente a la actividad desplegada en el diagnóstico y reparación del rodante, estando por tanto infundados los cargos incoados en su contra.

Agréguese a este análisis y como se explicará a renglón seguido, de conformidad con las pruebas que militan en la foliatura, los daños encontrados en el automotor se derivaron de la pérdida de lubricación en el mismo cuando el actor continuó la marcha al momento de presentarse la recomendación y su diagnóstico, por consiguiente, no encuentra este operador judicial, ningún elemento demostrativo que configure acción u omisión generatriz de alguna modalidad de responsabilidad en contra de Autopacífico SA.

En el mismo orden de ideas, se puede evidenciar la configuración u ocurrencia de una causal de exclusión de la responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima, en los daños mecánicos ocurridos al motor del vehículo por falta de cambio de piezas deterioradas que han llegado a su vida útil, así como la insuficiencia de lubricación o refrigeración por continuar funcionando el automotor después de haber advertido su deterioro y haber generado recomendaciones para cambio en su uso, tal y como se desprende del acervo probatorio recaudado en el decurso procesal, en especial de la prueba testimonial, según la cual, pese a la fuga de aceite en el motor que fue evidenciada en el municipio de Buenaventura, el propietario decidió operar el automotor en esas condiciones hasta la ciudad de Cali, sin tener en cuenta que su desplazamiento forzado ocasionó y empeoró dichas averías.

---

1

Ver folio 25 - 39.

Ahora bien, en relación con los daños diagnosticados con posterioridad a las reparaciones efectuadas al motor del vehículo de placas WHV-137, se observa que mediante cotizaciones emitidas al demandante por parte de Autopacifico SA<sup>2</sup> y las recomendaciones previas dadas, se le indicó el procedimiento que se llevó a cabo en el taller de mecánica, aduciendo que así fue autorizado por la demandante.

Corolario de lo anterior, obra en el plenario las declaraciones de los testigos de la parte demandada (mecánico), en la cual manifiesta que realizaron en las fechas antes anotadas, las intervenciones autorizadas para el vehículo de placas WHV-137 en las instalaciones del taller de mecánica de Autopacifico SA<sup>3</sup>.

Fue aportado por la parte actora, el historial del vehículo expedido por el taller de Autopacifico SA, a través del cual se da cuenta de los daños presentados por el motor del vehículo de propiedad del demandante, conforme se detalla a folios del 25 al 39 del expediente.

Mediante interrogatorio de parte absuelto por el demandante, manifestó respecto de los hechos que rodearon el presente caso y que originó los daños que hoy se endilgan a la demandada, que: *“Que la garantía del vehículo fueron cien mil kilómetros y el carro antes de los seis meses ya había perdido la garantía, por el kilometraje porque en vehículos de servicio público son cien mil kilómetros de garantía”*. En este sentido, se observa que el demandante no detuvo el vehículo a partir del momento en que se le hicieron las recomendaciones debido al desgaste de piezas y falta de cambio de las mismas, situación que agravó los daños ocasionados en el motor del automotor, puesto que con recorrerse el vehículo pese a las condiciones presentadas, son suficientes para que a falta de lubricación se ocasione un daño mayor al motor.

Súmese a lo anterior que en el informativo obra prueba que demuestra que el automotor tuvo la pérdida del lubricante y que conllevó junto con la falta de realizar cambios a piezas que habían llegado al límite de vida útil, según recomendaciones dadas al propietario, según afirmación de la demandada en el interrogatorio de parte, lo cual no fue refutado por la activa en la litis, cuando fue trasladado al taller de mecánica para su revisión, lo cierto es que en criterio de este operador judicial, con la manifestación efectuada por las partes en el interrogatorio de parte con fuerza de confesión de haber continuado en movimiento el automotor, hace que los daños que se piden ser indemnizados se encuentren excluidos de la responsabilidad contractual por parte de AUTOPACIFICO, pues corresponden a la culpa exclusiva de la víctima y no a una negligencia o mala reparación del vehículo la cual no ha quedado demostrada técnicamente en el plenario.

Es así como se desprende del análisis del haz probatorio, la demandada dio cumplimiento a su obligación contractual al efectuar las reparaciones iniciales al vehículo del demandante con ocasión de la reparación inicial solicitada y en torno al daño presentado en su momento, no obstante, encontrarse posteriores daños, se abstuvo de efectuar los mismo pese a las recomendaciones realizadas por el taller entorno a la valoración realizada en los ingresos posteriores al taller para efectos de cambios de aceite y verificación del funcionamiento posterior a la reparación del motor, al haberse configurado una causal de exclusión de responsabilidad por haberse configurado hechos exclusivos atribuibles a su propietario, como lo es los daños ocurridos por continuar el automotor en movimiento a falta o con insuficiencia de lubricación, razón por la cual no se

---

<sup>2</sup> Ver folio 36 – 37 cuaderno principal.

<sup>3</sup> Ver folio 40 cuaderno principal.

encontraba obligada Autopacifico a indemnizar los daños, pues como quedó demostrado ampliamente por los testimonios técnicos, los mismos fueron consecuencia del actuar del demandante, al no haber detenido la marcha del vehículo al percatarse de la fuga, y al no haber atendido a tiempo las recomendaciones dadas en el taller, para prevenir daños mayores, situación que dio lugar a la exclusión de responsabilidad a favor de la demandada, como lo es realizar actos exclusivos de la víctima que generaron los daños mecánicos ocurridos al motor del vehículo por falta o insuficiencia de lubricación o refrigeración por continuar funcionando después de ocurrido una avería o mal funcionamiento.

En este sentido, partiendo de la base que la responsabilidad deprecada se estructura mediante los elementos de incumplimiento de un deber contractual, un daño y una relación de causalidad entre éstos, bajo el análisis realizado de manera concreta sobre las pruebas recaudadas durante el trámite probatorio, no emerge del acervo probatorio, el incumplimiento o la inejecución de las obligaciones contraídas entre el señor Arnoldo Rodríguez Gutiérrez y Autopacífico S.A., como quedó explicado, al haberse configurado una falta de cuidado y deber de garantía por parte del propietario, respecto a las debidas condiciones de uso, mantenimiento y manejo del vehículo, lo que generó el deterioro y los daños causados al vehículo de placas WHV-137. La parte actora no cumple a cabalidad con la carga de la prueba para demostrar la totalidad de los elementos de la responsabilidad contractual, toda vez que no logra establecer mediante un prueba técnica como sería la pericial, que la reparación realizada al vehículo fuera inadecuada o errónea, o que los daños posteriores se debieran a la reparación inicial, aspectos que debieron acreditarse con la certeza suficiente en el plenario, especialmente en esta clase de procesos que requieren conocimientos y conceptos de mecánica automotriz, que no pueden suplirse únicamente con la opinión de personas legas en la materia, como lo fueron la totalidad de los testigos de la parte demandada, quienes no son mecánicos ni técnicos en el área y de los cuales su versión es eminentemente de oídas en cuanto a lo que les comentó o informó el propietario del vehículo y quienes solo dan cuenta de un derrame de aceite, como cualquier persona inexperta en la materia lo podría observar, pero que no saben a que corresponde y desconocen además, otros desperfectos que efectivamente presentó el vehículo como el daño en los esparragos y el intercooler y sus efectos en el automotor.

En contrario a la posición del demandante se recaudaron los tres testimonios técnicos de NEIFRE PEÑA, STIVEN PUERTA Y JOHN ANDRES BARRERA, que indican que la reparación inicial fue la adecuada y correcta sin que fuera necesario el cambio de los pistones 2,3, y 4. Sus versiones son por demás amplias y explicativas de los aspectos técnicos y coinciden en indicar que los ingresos posteriores no se debieron a una mala reparación, sino a completar niveles de aceite lo cual es normal luego de una reparación de motor y posteriormente por daño por desgaste del intercooler que al no ser cambiado a tiempo luego de 4.500 kilómetros de recorrido con el componente dañado sometieron al motor a altas temperaturas lo que ocasionó fugas de aceite que finalmente afectaron el motor. Que en ese mismo orden de ideas el motor finalmente se para o detiene porque se llevó a un sobre esfuerzo por pérdida de lubricación.

Así las cosas no se prueba de un lado el incumplimiento del contrato de reparación del motor, pues no existe sustento probatorio de las afirmaciones de la demandada, con una prueba técnica idónea o al menos testimonial que generara certeza de la imperfecta realización de la reparación, como tampoco la existencia de un nexo de causalidad entre los desperfectos que con posterioridad presentó el vehículo hasta el punto que el motor se frenara por completo, como

un resultado directo, o con causa eficiente en la reparación inicial de motor realizada por AUTOPACIFICO.

## 5.- CONCLUSIÓN

Así las cosas, faltando la necesaria demostración de los presupuestos axiológicos que soportan todo juicio de responsabilidad civil contractual, elementos indispensables que simultáneamente deben conjugarse a efectos de reclamar la indemnización de los perjuicios derivados del presunto incumplimiento a la luz de la normatividad civil, la doctrina y jurisprudencia para que sea procedente la declaración de la responsabilidad civil contractual, al no haberse probado el incumplimiento o cumplimiento defectuoso a cargo de la parte demandada, de manera tal que la pretensión resarcitoria incoada esta confinada al fracaso, razón por la cual serán despachadas desfavorablemente las súplicas de la demanda y se condenará en costas al demandante a favor de la demandada.

Por lo anteriormente expuesto el JUZGADGO DOCE CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI, administrando Justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

### RESUELVE:

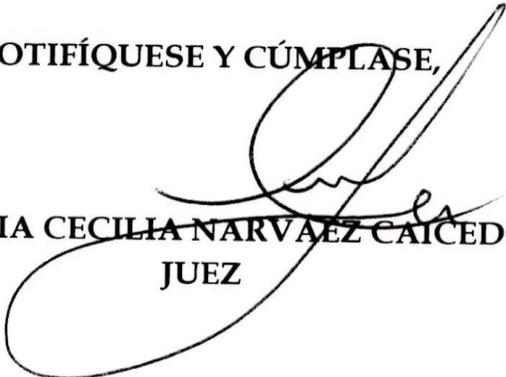
**PRIMERO.-** DECLARAR PROBADAS LAS EXCEPCIONESN INEXISTENCIA DE PRUEBA DE FALLAS DERIVADAS DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS, II) CAUSA EXTRAÑA EN LA MODALIDAD DE CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA, III) INATENCIÓN DE LAS INSTRUCCIONES DE USO, IV) CUMPLIMIENTO DE CALIDAD E IDONEIDAD DEL SERVICIO DE REPARACIÓN DEL MOTOR DEL VEHÍCULO DE PLACAS WHV 137 PRESTADO POR AUTOPACIFICO S.A, V) CUMPLIMIENTO DE LA GARANTÍA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO POR AUTOPACIFICO S.A., VI) AUSENCIA DE CULPA, VII) ABANDONO DEL BIEN POR EL DEMANDANTE,, por las razones expuestas en esta providencia.

**SEGUNDO.- NEGAR** las pretensiones de la demanda, por lo expuesto en la parte considerativa.

**TERCERO.- CONDENAR** en costas a la parte demandante a favor de la parte demandada. Fíjese por concepto de agencias en derecho la suma de **\$4.000.000** m/cte. Líquidense por la Secretaría del Juzgado.

**CUARTO: ARCHIVAR** la actuación respectiva, para lo cual devuélvase el expediente a la oficina de origen.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,

  
CLAUDIA CECILIA NARVAEZ CAICEDO  
JUEZ

**JUZGADO DOCE CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI**

HOY 23 DE JULIO DE 2021, NOTIFICO EN

ESTADO No. 61 A LAS PARTES EL CONTENIDO  
DE LA PROVIDENCIA QUE ANTECEDE.

  
SANDRA CAROLINA MARTINEZ ALVAREZ  
SECRETARIO