



JUZGADO DOCE CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI
CARRERA 10 No. 12-15 / PISO 13
"PALACIO DE JUSTICIA / PEDRO ELÍAS SERRANO ABADÍA"
CALI - VALLE



REPÚBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO DOCE CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI
SENTENCIA DE 1ª INSTANCIA No. 205

PROCESO	VERBAL DE INDEMNIZACIÓN DE PERJUICIOS POR EL NO PAGO DE STAND BY.
DEMANDANTES	TRANSPORTES GRAJES S.A.S. JOSE WEIMAR BARAJAS. WILLIAM ALBERTO RIOS. MANUEL SALVADOR CARDENAS CIFUENTES. EMERSON CORTES BETANCOURTH. JESUS MARIA ROMERO IBATA. DIEGO BECERRA VILLADA. JOSE LEONARDO CHAVEZ LARRONTA (DEMANDA ACUMULADA) GUSTAVO VELASTO AVELLA. (DEMANDA ACUMULADA)
DEMANDADO	TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. (DEMANDA PRINCIPAL Y ACUMULADA)
LLAMADOS EN GARANTIA	JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. (DEMANDA PRINCIPAL Y ACUMULADA) SEGUROS DEL ESTADO S.A. (DEMANDA PRINCIPAL Y ACUMULADA)
LITISCONSORCIO NECESARIO	DHL GLOBAL FORWARDING COLOMBIA S.A.S. (DEMANDA PRINCIPAL Y ACUMULADA)
RADICACIÓN	76-001-31-03-012/ 2018-00028-00

Santiago de Cali, veinticuatro (24) de agosto de dos mil veintiuno (2021)

I. OBJETO DEL PRONUNCIAMIENTO

Dictar sentencia de primera instancia que dirima el conflicto planteado en la demanda principal y acumulada dentro del proceso declarativo de INDEMNIZACIÓN DE PERJUICIOS POR EL NO PAGO DE STAND BY de la referencia.

II. PRETENSIONES DE LA DEMANDA

Pretende la parte demandante en la demanda principal y acumulada lo siguiente:

1.- Que se declare que la empresa de transporte público automotor en la modalidad de carga Transportes Hernán Ramírez S.A., causó perjuicios a la empresa TRANSPORTES GRAJALES S.A.S., como propietaria del vehículo de PLACAS TSX-173, por el no pago de STAND BY entre los días 18/05/2017 y 03/06/2017.



Como consecuencia se condene a la empresa Hernán Ramírez, al pago por los perjuicios causados en la suma de \$ 27.873.333, a favor de la empresa Transportes Grajales S.A.S. como propietaria del vehículo TSX-173, suma que deberá ser indexada.

2.- Que se declare que la empresa de transporte público automotor en la modalidad de carga Transportes Hernán Ramírez S.A., causó perjuicios al señor JOSÉ WEIMAR BARAJAS GRANADA, como propietario del vehículo de PLACAS TDM-215, por el no pago de STAND BY entre los días 16/05/2017 y 03/06/2017.

Como consecuencia se condene a la empresa Hernán Ramírez, al pago por los perjuicios causados en la suma de \$ 29.167.854, a favor de José Weimar Barajas Granada como propietario del vehículo TDM-215, suma que deberá ser indexada.

3.- Que se declare que la empresa de transporte público automotor en la modalidad de carga Transportes Hernán Ramírez S.A., causó perjuicios al señor WILLIAM ALBERTO RÍOS GORDILLO, como propietario del vehículo de PLACAS VMT-164, por el no pago de STAND BY entre los días 18/05/2017 y 03/06/2017.

Como consecuencia se condene a la empresa Hernán Ramírez, al pago por los perjuicios causados en la suma de \$ 25.103.812, a favor de William Alberto Ríos Gordillo como propietario del vehículo VMT-164, suma que deberá ser indexada.

4.- Que se declare que la empresa de transporte público automotor en la modalidad de carga Transportes Hernán Ramírez S.A., causó perjuicios al señor MANUEL SALVADOR CARDENAS, como propietario del vehículo de PLACAS USD-160, por el no pago de STAND BY entre los días 19/05/2017 y 02/06/2017.

Como consecuencia se condene a la empresa Hernán Ramírez, al pago por los perjuicios causados en la suma de \$ 21.740.770, a favor de Manuel Salvador Cárdenas como propietario del vehículo USD-160, suma que deberá ser indexada.

5.- Que se declare que la empresa de transporte público automotor en la modalidad de carga Transportes Hernán Ramírez S.A., causó perjuicios al señor EMERSON CORTES BETANCOURT, como propietario del vehículo de PLACAS WEJ-751, por el no pago de STAND BY entre los días 17/05/2017 y 02/06/2017.

Como consecuencia se condene a la empresa Hernán Ramírez, al pago por los perjuicios causados en la suma de \$ 27.828.333, a favor de Emerson Cortés Betancourt como propietario del vehículo WEJ-751, suma que deberá ser indexada.

6.- Que se declare que la empresa de transporte público automotor en la modalidad de carga Transportes Hernán Ramírez S.A., causó perjuicios al señor JESÚS MARÍA ROMERO IBATA, como propietario del vehículo de PLACAS VKJ-548, por el no pago de STAND BY entre los días 16/05/2017 y 03/06/2017.

Como consecuencia se condene a la empresa Hernán Ramírez, al pago por los perjuicios causados en la suma de \$ 29.121.854, a favor de Jesús María Romero Ibata como propietario del vehículo VKJ-548, suma que deberá ser indexada.



7.- Que se declare que la empresa de transporte público automotor en la modalidad de carga Transportes Hernán Ramírez S.A., causó perjuicios al señor DIEGO BECERRA VILLADA, como propietario del vehículo de PLACAS SQB-668, por el no pago de STAND BY entre los días 18/05/2017 y 03/06/2017.

Como consecuencia se condene a la empresa Hernán Ramírez, al pago por los perjuicios causados en la suma de \$ 24.155.291, a favor de Diego Becerra Villada como propietario del vehículo SQB-668, suma que deberá ser indexada.

8.- Que se declare que la empresa de transporte público automotor en la modalidad de carga Transportes Hernán Ramírez S.A., causó perjuicios al señor JOSÉ LEONARDO CHAVES LA ROTH, como propietario del vehículo de PLACAS TIQ-565, por el no pago de STAND BY entre los días 20/05/2017 y 06/06/2017.

Como consecuencia se condene a la empresa Hernán Ramírez, al pago por los perjuicios causados en la suma de \$ 26.046.333, a favor de José Leonardo Chaves La Rotha como propietario del vehículo TIQ-565, suma que deberá ser indexada.

9.- Que se declare que la empresa de transporte público automotor en la modalidad de carga Transportes Hernán Ramírez S.A., causó perjuicios al señor GUSTAVO VELASCO AVELLA, como propietario del vehículo de PLACAS TUQ-014, por el no pago de STAND BY entre los días 20/05/2017 y 07/06/2017.

Como consecuencia se condene a la empresa Hernán Ramírez, al pago por los perjuicios causados en la suma de \$ 28.698.854, a favor de Gustavo Velasco Avella como propietario del vehículo TUQ-014, suma que deberá ser indexada.

10.- Que se condene en costas y agencias en derecho a la parte demandada.

III. HECHOS QUE SIRVEN DE BASE A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA PRINCIPAL Y ACUMULADA.

En la demanda principal y acumulada se ha indicado que la empresa TRANSPORTES HERNÁN RAMÍREZ S.A., por requerimientos de su cliente JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., celebró contratos para recoger contenedores vacíos en el Municipio de Yumbo y trasladarlos para ser cargados en la planta de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., los cuales posteriormente debían ser llevados cargados al puerto de Buenaventura, en los siguientes vehículos:

- ❖ Vehículo de placas TSX-173 de propiedad de la sociedad TRANSPORTES GRAJALES S.A.S., mediante manifiesto electrónico de carga No. 01001002914-3408 con fecha 16/05/2017, para ser cargado el 17/05/2017.
- ❖ Vehículo de placas TDM-215 de propiedad de JOSÉ WEIMAR BARAJAS GRANADA, mediante manifiesto electrónico de carga No. 1001002896 con fecha 15/05/2017, para ser cargado el 16/05/2017.
- ❖ Vehículo de placas VMT-164 de propiedad de WILLIAM ALBERTO RÍOS GORDILLO, mediante manifiesto electrónico de carga No. 1001002955 con fecha 18/05/2017, para ser cargado el 18/05/2017.
- ❖ Vehículo de placas USD-160 de propiedad de MANUEL SALVADOR CÁRDENAS



CIFUENTES, mediante manifiesto electrónico de carga No. 1001002985 con fecha 19/05/2017, para ser cargado el 19/05/2017.

- ❖ Vehículo de placas WEJ-751 de propiedad de EMERSON CORTÉS BETANCOURT, mediante manifiesto electrónico de carga No. 1001002925 con fecha 17/05/2017, para ser cargado el 17/05/2017.
- ❖ Vehículo de placas VKJ-548 de propiedad de JESÚS MARÍA ROMERO IBATA, mediante manifiesto electrónico de carga No. 1001002907 con fecha 16/05/2017, para ser cargado el 16/05/2017.
- ❖ Vehículo de placas SQB-668 de propiedad de DIEGO BECERRA VILLADA, mediante manifiesto electrónico de carga No. 1001002952 con fecha 18/05/2017, para ser cargado el 18/05/2017.
- ❖ Vehículo de placas TIQ-565 de propiedad de JOSÉ LEONARDO CHAVES LA ROTH, mediante manifiesto electrónico de carga No. 01001002994-3491 con fecha 20/05/2017, para ser cargado el 20/05/2017.
- ❖ Vehículo de placas TUQ-014 de propiedad de GUSTAVO VELASCO AVELLA, mediante manifiesto electrónico de carga No. 1001002998-3495 con fecha 20/05/2017, para ser cargado el 20/05/2017.

Se señaló que estando los vehículos antes mencionados ya cargados en la planta de la sociedad JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., se presentó en la ciudad de Buenaventura – Valle, una situación de orden público denominada como paro cívico, del cual se derivó que por circunstancia de violencia se impedía el ingreso de manera segura de los vehículos de carga a esa ciudad, quedando los vehículos cargados en las instalaciones de la empresa ya referida ubicada en el municipio de Yumbo.

De igual manera se manifestó que mediante comunicaciones verbales y escritas, por parte de los conductores y propietarios de los vehículos, se solicitó a la empresa demandada TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A., el descargue de los vehículos que se encontraban en la planta de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., en una bodega autorizada para darle solución a la situación, pues las condiciones de violencia sólo se estaban presentando en Buenaventura, y el resto del territorio nacional estaba en operaciones normales de transporte y orden público.

Pese a lo anterior, se asegura que la empresa demandada TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. omitió dar trámite a tal solicitud y solo autorizó el descargue de los vehículos hasta después del día 03 de junio del año 2017, y a pesar de ello, a la fecha no ha cancelado el valor total de las obligaciones económicas generadas por STAND BY correspondientes a los nueve vehículos ya descritos.

IV. ACTUACIÓN PROCESAL

Demanda principal.

Por reunir la demanda los requisitos de ley, fue admitida mediante auto No. 074 de fecha 06 de febrero de 2018, ahora bien, una vez notificada la sociedad demandada TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A., dicha sociedad llamo en garantía a



JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., el cual fue admitido mediante auto de fecha 25 de mayo de 2018.

Por su parte JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., al contestar la demanda solicitó se vinculara como litisconsorcio necesario a la sociedad DHL GLOBAL FORWARDING DE COLOMBIA S.A.S., a lo cual este despacho accedió mediante auto de fecha 25 de febrero de 2019.

Finalmente, la sociedad DHL GLOBAL FORWARDING DE COLOMBIA S.A.S., al contestar la demanda llamo en garantía a la entidad aseguradora SEGUROS DEL ESTADO S.A., llamamiento en garantía que fue admitido mediante auto de fecha 28 de junio de 2019.

Demanda acumulada.

Dentro del trámite procesal adelantado en el Juzgado Segundo Civil Municipal de Yumbo – Valle, se observa que la demanda fue admitida mediante auto de fecha 24 de abril de 2018, y una vez notificada la demandada TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A., llamo en garantía a JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., el cual fue admitido mediante auto de fecha 15 de agosto de 2018.

Por su parte JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., al contestar la demanda solicitó se vinculara como litisconsorte necesario a la sociedad DHL GLOBAL FORWARDING DE COLOMBIA S.A.S., a lo cual ese despacho accedió mediante proveído de fecha 28 de enero de 2019.

De igual manera JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. procedió a llamar en garantía a la entidad aseguradora SEGUROS DEL ESTADO S.A., llamamiento en garantía que fue admitido mediante auto de fecha 11 de marzo de 2019.

V. CONTESTACIONES

❖ **TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A.**, al momento de contestar la demanda señaló que los nueve vehículos de carga ingresaron en fechas diferentes a las instalaciones de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., y que todos tenían como destino la ciudad de Buenaventura – Valle.

En cuanto al control de dichos vehículos, señaló que al ingresar a la planta de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. ubicada en el municipio de Yumbo – Valle, los propietarios y conductores de los vehículos pierden el control sobre los mismos, pues la administración y custodia quedan bajo el control y cuidado del departamento de seguridad y logística de esa empresa, y no de TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A.

Que mientras los vehículos se encontraban en las instalaciones de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., ocurrió un paro cívico en la ciudad de Buenaventura – Valle que al parecer era por un día, razón por la cual esa sociedad impidió la salida de sus instalaciones de los automotores.

Manifestó que en vista de que el referido paro cívico se agravo, como empresa



de transporte le solicitaron a JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. en diferentes oportunidades y por diferentes medios (celular, correo electrónico, reuniones personales, escritos, etc) que los vehículos cargados debían ser descargados para entregarlos a sus propietarios y así pudieran operar en otras zonas del país, como quiera que tenerlos allí generarían STAND BY, sugiriendo incluso que se enviara la mercancía por el puerto de Cartagena.

Como respuesta de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., asegura que esa sociedad solo accedió al descargue de los vehículos cuando vio los costos que le generaba guardar el turno de transporte de sus mercancías en los buques que irían al puerto de Buenaventura en Fechas Posteriores.

Dicho lo anterior, concluye afirmando que al no tener la sociedad TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. el control de las operaciones y la seguridad al interior de las instalaciones de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., le fue imposible garantizar la entrega de los vehículos de carga a los demandantes, por lo cual es el generador de carga quien debe asumir el costo del STAND BY.

De igual manera, se observa en la contestación de la demanda que el apoderado judicial de la sociedad demandada realizó un análisis individual sobre los hechos ocurridos con cada uno de los demandantes, además de referencias ciertos anticipos que se dieron a los conductores de estos vehículos, mismos que serán tenidos en cuenta por el despacho al proferir la decisión de fondo.

En cuanto a las excepciones de mérito propuso "*causa extraña por el hecho de un tercero, la parte actora no dio cumplimiento al artículo 13 del decreto 2092 del año 2011 ni determina la naturaleza del perjuicio que reclama, causa extraña por fuerza mayor o caso fortuito, improcedencia de la indexación, la tasación se hace por horas hábiles y no por horas corridas, pagos parciales, que lo ocurrido no está regulado en el art. 11 del decreto 2092 de 2011 y decreto 2228 de 2013 y la genérica.*"

- ❖ **JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A.**, indicó que no le consta ni tiene por que constarle que TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. contrató los servicios de transporte de carga con los demandantes, pues no hace parte de dicha negociación ni de la generación del manifiesto de carga.

Aclaro que esa sociedad dispone de varios proveedores para realizar tanto la operación logística como el servicio de transporte de su mercancía por carretera, y en ese sentido, la empresa TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. fue contratada para prestar el servicio de transporte de mercancía por carreteras mediante contrato de fecha 24 de abril del año 2015, a través del cual esa sociedad se comprometió a "*transportar por vía terrestre, mercancías de propiedad de J&J*".

En cuanto al objeto de esta demanda, manifestó que la empresa demandada fue contratada por ser una sociedad EXPERTA en transporte de mercancías por vía terrestre, y además, que JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. no fue quien realizo la contratación de los vehículos de los demandantes, por lo cual no tiene ninguna responsabilidad sobre los hechos aquí debatidos.

Como soporte de ello, citó el artículo 1902 del Código Civil que indica que, si



existió algún tipo de daño, es la persona que lo causo, quien debe reparar el mismo y los perjuicios causados si los hubiere, y en el presente asunto, asegura que ni siquiera tiene una relación contractual con los demandantes.

Con respecto al paro cívico presentado en la ciudad de Buenaventura – Valle, aseguro que fue la empresa TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. quien tomó la decisión libre de suspender él envió de sus camiones hacia el puerto de buena-ventura por el riesgo de ser saqueados, quemados, destruidos, hurtados, o que resultaran muertos o heridos sus ocupantes, sin que en ningún momento JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. haya dado la orden de que los camiones se quedaran en sus instalaciones.

En cuanto a las excepciones de mérito, presento las siguientes *"carencia de derecho, carencia de acción, carencia de causa e inexistencia de la obligación, improcedencia de las pretensiones por falta de respaldo legal, improcedencia e ilegalidad de las pretensiones, inexistencia de nexo causal entre los perjuicios solicitados y Johnson & Johnson de Colombia S.A., compensación, carga de la prueba, innominada, prescripción y caducidad y buena fe"* y frente al llamado en garantía propuso *"cobro de lo no debido, falta de título y causa para pedir, falta de legitimación en la causa por pasiva y caso fortuito como eximente de responsabilidad"*.

- ❖ **DHL GLOBAL FORWARDING COLOMBIA S.A.S.** como litisconsorcio necesario llamado por JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., manifestó en su contestación que en calidad de operador logístico no le constan los hechos de la demanda, como quiera que esa sociedad se limitaba a indicar los requerimientos de transporte, sin que pudiera seleccionar o contratar este servicio, por ende, asegura que no es parte del contrato de transporte al cual se ha hecho referencia.

Dicho lo anterior, y al considerar que no hace parte de lo aquí debatido, presentó las excepciones de mérito denominadas como *"falta de legitimación por pasiva por la inexistencia de una relación jurídica sustancial vinculante con los demandantes y la genérica"*.

- ❖ Finalmente, **SEGUROS DEL ESTADO S.A.** en calidad de llamada en garantía, señaló que tampoco le constan las situaciones tiempo, modo y lugar descritas en los hechos de la demanda, siendo lo único que le puede constar el paro cívico acontecido en la ciudad de Buenaventura entre los días 16 de mayo y 07 de junio de 2017 por ser este una noticia nacional.

Ahora bien, respecto a la póliza de seguros, manifestó que de la lectura de las condiciones generales de la póliza se establece claramente que los amparos de la misma son por perjuicios ocasionados al asegurado que sean causados o imputables al tomador, asegurando que se excluye de la cobertura las situaciones de fuerza mayor o caso fortuito, que tampoco se cubren daños causados por el tomador a bienes o al personal del asegurado o a personas distintas a éste, y el lucro cesante que es correspondiente a la figura de STAND BY.

Solicitó tener como excepciones de mérito *"inexistencia de la responsabilidad endilgada a Transportes Hernán Ramírez S.A., causa extraña al demandado por el hecho de un tercero, fuerza mayor o caso fortuito y la genérica y otras"* y



frente al llamado en garantía propuso *"falta de cobertura por inexistencia de obligación a cargo del tomador/garantizado, Transportes Hernán Ramírez S.A., exclusiones de amparo, falta de legitimación en la causa para ejercer llamamiento en garantía, límites máximos de responsabilidad del asegurador y condiciones de la póliza que enmarcan las obligaciones de las partes y la genérica o innominada"*.

CONSIDERACIONES

I. PRESUPUESTOS PROCESALES.

Los presupuestos procesales de competencia del juez, capacidad para ser parte, para comparecer al proceso y demanda en forma se cumplen en esta ocasión en la cual las partes se encuentran igualmente legitimados en la causa tanto por activa como por pasiva respectivamente, teniendo en cuenta que los demandantes son quienes, en su calidad de propietarios de vehículos automotores de carga pretenden el pago de la indemnización por STAND BY por el perjuicio presuntamente causado, y las sociedades demandada y llamadas en garantía se encuentran vinculadas con los hechos objeto del proceso.

II. PAGO DE STAND BY COMO DEBER Y OBLIGACIÓN BASADA EN LA NORMATIVIDAD VIGENTE Y NO COMO RESULTADO DE UNA RELACIÓN CONTRACTUAL.

EL TEXTO INICIAL DEL ARTÍCULO 11 DEL DECRETO 2092 DEL 2011 ESTABLECÍA:

"En los casos en que el Generador de la Carga no cargue o descargue la mercancía dentro de los tiempos pactados en el contrato de transporte, el Flete pactado se incrementará en el monto o porcentaje dispuesto por las partes en el contrato de transporte.

En los casos en los que haya lugar al pago del Valor a Pagar, y se presente la situación a la cual se refiere el presente artículo, la empresa de transporte deberá pagar el Valor a Pagar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, incrementada en una suma igual a tres (3) salarios mínimos legales diarios vigentes, por cada hora adicional de espera en vehículo articulado y dos (2) salarios mínimos legales diarios vigentes, por cada hora adicional de espera en vehículo rígido.

Evento en el cual la empresa de transporte podrá repetir contra el Generador de la Carga.

Parágrafo. A falta de estipulación, se entenderá que el cargue o descargue deberá hacerse dentro de las doce (12) horas siguientes al arribo del vehículo al lugar de origen o destino, según corresponda, indicado por la empresa de transporte en el manifiesto electrónico de carga." Subrayado fuera del texto.

Esta normatividad, fue modificada por el Decreto 2228 del año 2013, modificación que eliminó del artículo 11 del decreto 2092 de 2011, la estipulación que señalaba **"EVENTO EN EL CUAL LA EMPRESA DE TRANSPORTE PODRÁ REPETIR CONTRA EL GENERADOR DE LA CARGA"**, quedando el referido articulado de la siguiente manera:



"Decreto 2228 del año 2013... Artículo 5°. Modifíquese el artículo 11 del Decreto 2092 de 2011, el cual quedará así:

"Artículo 11. En los casos en los que el generador de la carga no cargue o descargue la mercancía dentro de los tiempos pactados en el contrato de transporte, el flete contratado se incrementará en el monto o porcentaje dispuesto por las partes en el contrato de transporte.

En los casos en los que la empresa de transporte no cargue o descargue la mercancía dentro de los tiempos pactados en el contrato de transporte, el flete contratado se reducirá en el monto o porcentaje dispuesto por las partes en el contrato de transporte.

Para efectos de las relaciones entre empresa de transporte y propietario, tenedor o poseedor, se entenderá que los tiempos de cargue o descargue no podrán ser superiores a 12 horas siguientes al arribo del vehículo al lugar de origen o destino, según corresponda, indicado por la empresa de transporte en el manifiesto electrónico de carga.

En los casos en los que se supere el plazo y haya lugar a la cancelación del Valor a Pagar, la empresa de transporte deberá efectuarlo al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, incrementado en una suma igual a tres (3) salarios mínimos legales diarios vigentes, por cada hora adicional de espera en vehículo articulado y dos (2) salarios mínimos legales diarios vigentes, por cada hora adicional de espera en vehículo rígido.

Si el plazo de que trata el inciso anterior se supera por razones imputables al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de carga, se atenderá lo previsto sobre cumplimiento contractual, en las normas civiles y comerciales que regulan la materia, especialmente en lo que o caso fortuito y fuerza mayor se refiere.

En consecuencia, los acuerdos entre generador de la carga y empresa de transporte sobre este aspecto, no serán oponibles a la relación entre empresa, propietario, tenedor o poseedor del vehículo." Subrayado fuera del texto.

Es de anotar, que el Ministerio de Transporte, mediante el decreto 1079 del año 2015 mediante el cual se expidió el decreto único reglamentario del sector transporte, compilo la normatividad expedida por el gobierno nacional en la materia, incluyendo el decreto 2092 de 2011 y el decreto 2228 de 2013 con las modificaciones efectuadas a los artículos 1, 3, 4, 5, 11 y 12, quedando ubicado el artículo referente al presente caso de la siguiente manera.

"Decreto 1079 el año 2015... Artículo 2.2.1.7.6.8. – Contiene el artículo 5 del Decreto 2228 de 2013:

"Incumplimiento de los tiempos pactos de cargue y descargue. En los casos en los que el generador de la carga no cargue o descargue la mercancía dentro de los tiempos pactados en el contrato de transporte, el flete contratado se incrementará en el monto o porcentaje dispuesto por las partes en el contrato de transporte.



En los casos en los que la empresa de transporte no cargue o descargue la mercancía dentro de los tiempos pactados en el contrato de transporte, el flete contratado se reducirá en el monto o porcentaje dispuesto por las partes en el contrato de transporte.

Para efectos de las relaciones entre empresa de transporte y propietario, tenedor o poseedor, se entenderá que los tiempos de cargue o descargue no podrán ser superiores a 12 horas siguientes al arribo del vehículo al lugar de origen o destino, según corresponda, indicado por la empresa de transporte en el manifiesto electrónico de carga.

En los casos en los que se supere el plazo y haya lugar a la cancelación del Valor a Pagar, la empresa de transporte deberá efectuarlo al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, incrementado en una suma igual a tres (3) salarios mínimos legales diarios vigentes, por cada hora adicional de espera en vehículo articulado y dos (2) salarios mínimos legales diarios vigentes, por cada hora adicional de espera en vehículo rígido.

Si el plazo de que trata el inciso anterior se supera por razones imputables al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de carga, se atenderá lo previsto sobre cumplimiento contractual, en las normas civiles y comerciales que regulan la materia, especialmente en lo que o caso fortuito y fuerza mayor se refiere.

En consecuencia, los acuerdos entre generador de la carga y empresa de transporte sobre este aspecto, no serán oponibles a la relación entre empresa, propietario, tenedor o poseedor del vehículo". Subrayado fuera del texto.

Ahora bien, al respecto también se tiene que mediante comunicado de fecha 3 de agosto de 2016, emanado por el MINISTERIO DE TRANSPORTE con radicado MT No. 2016400034702 dirigido a las Autoridades de Transporte – Generadores y Empresas de Carga mediante el cual se estableció la vigencia del Decreto 2228 del 2013; responsabilidad del pago de la permanencia por mayor tiempo del establecido en la norma y alcance y precisión del término tiempos pactados se manifestó lo siguiente:

"...Y en lo que respecta con las obligaciones establecidas en la disposición contenida en el artículo 5 del Decreto 2228 de 2013, que modifica el artículo 11 del Decreto 2092 del 2011, se encuentra compiladas en el artículo 2.2.1.7.6.8 de tal forma que son de obligatorio cumplimiento por cada una de las partes a las que va dirigido la citada norma."

Dicho lo anterior, encontramos que el objeto del presente proceso que dio origen al litigio, tiene su génesis en que a los demandantes que son propietarios de vehículos automotores de carga, se les cancele el pago generado por Stand By, lo cual difiere sustancialmente de la existencia u obligaciones de la relación contractual vigente para la fecha de los hechos entre la demandada TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. y la generadora de carga JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A.

En esta eventualidad, si existe una relación contractual celebrada entre el gene-



rador de la carga JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. y la empresa TRANSPORTES HERNÁN RAMÍREZ S.A., como se manifiesta en el contrato de transporte de mercancías por carretera donde establecieron consideraciones, cláusulas y anexos, y en la cláusula novena se estipuló que ese contrato se registrará por lo dispuesto en los artículos 981 y siguientes del código de comercio, el decreto 173 de 2001, el decreto 1609 de 2002, y por las resoluciones del ministerio de transporte de Colombia, sin embargo, no se observa que exista una relación contractual entre los señores demandantes y la empresa generadora de carga.

Además de lo anterior, se debe resaltar que en el contrato celebrado entre el generador de carga y la empresa de transporte, en ninguno de sus apartes se acordó o estableció que el generador de carga JOHNSON Y JOHNSON DE COLOMBIA S.A., solidariamente respondería con la empresa TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. frente omisiones del experto contratado, con lo cual se desvirtúa la posibilidad de solidaridad, intención con la cual fue llamada en garantía la generadora de carga por la empresa de transporte hoy demandada.

III. ANÁLISIS Y VALORACIÓN PROBATORIA.

En el caso que nos ocupa, es necesario analizar si concurre la existencia de todos los elementos integradores para el pago del STAN BY, debe decirse que de entrada no ofrece reparo alguno la situación planteada en la demanda, pues se encuentra debidamente demostrado con los documentos aportados y los interrogatorios de parte, que los vehículos si se quedaron cargados e inoperantes en las instalaciones de la empresa JOHNSON Y JOHNSON DE COLOMBIA S.A. durante los tiempos señalados en la demanda, es decir, que ambas partes han reconocido que sí se generó el hecho que da lugar al pago de la indemnización reclamada, restando establecer, en cabeza de quien está la responsabilidad de atender esta obligación, se resalta, de origen normativo y no contractual.

Inicialmente se tiene que en los interrogatorios de parte se señaló lo siguiente:

TRANSPORTES GRAJALES INDICÓ:

"transportes Grajales no actúa en calidad de contratante de ninguno de los demandantes, Transportes Grajales es un demandante más en este proceso en iguales condiciones que las demás personas naturales, porque uno de los vehículos perteneciente a la flota realizó un cargue contratado por la empresa demandada Transportes Hernán Ramírez.

El servicio de transporte fue requerido por la empresa demandada Transportes Hernán Ramírez. Ellos en su actividad tienen clientes que se denominan el generador de carga ese generador de carga le realiza un requerimiento y ellos con base en ese requerimiento buscan estos aliados que son los transportadores que son los que hoy en día están en calidad de demandantes.

*El generador de carga es Johnson y Johnson; quien tiene que contratar el servicio de transporte por carretera con una empresa habilitada por el ministerio de transporte mediante una resolución emitida por la misma entidad, **no existe la posibilidad que ninguno de los demandantes como persona natural pueda llegar a contratar directamente con el generador de carga, el Estado ha facultado a las empresas habilitadas para prestar ese servicio y prácticamente regular todo lo concerniente a la parte normativa del transporte de carga**, el ejercicio es muy sencillo El generador de carga se llama Johnson y Johnson, la empresa de transportes habilitada es transportes Hernán Ramírez que está en calidad de demandada y los demandantes actúan en calidad de transportadores independientes, ningún transportador puede contratar directamente con un generador de carga sin ser habilitado, **para poder habilitarse ante el***



ministerio de transporte las empresas tienen que llenar ciertos requisitos que los constituyen en personas idóneas conectoras de la forma para poderle dar la aplicación que el estado necesita en todo lo que es la regulación pertinente al transporte, ya los que actúan en calidad de llamados en garantía en este caso el generador que es Johnson y Johnson, el litisconsorte en este caso es DHL y la garantía es seguros del estado, **digamos que esa situación no tiene ningún tipo de relación a la reclamación directa que tenemos nosotros como propietarios de vehículos de carga frente a la empresa de transporte que nos contrató, nosotros nunca tuvimos un vínculo comercial ni contractual con el generador de carga Johnson y Johnson ni con su operador logístico DHL ni mucho menos con seguros del estado, nuestra relación es directamente con la empresa de carga habilitada, la norma es clara y manifiesta el decreto 1079 que nuestra relación es normativa y no contractual caso contrario que si sucede entre el generador de carga y la empresa de transporte ahí si es totalmente válidos los acuerdos contractuales que hayan tenido lo que busca la norma es la proteger esta parte débil de la cadena logística que se llama transportador.**

(...)

Los vehículos nunca salieron de las bodegas, los vehículos cargaron en las bodegas de Johnson y Johnson en las instalaciones, se trasladaron nuevamente a Johnson y Johnson y nunca salieron de Johnson y Johnson, **digamos que había un control de Johnson y Johnson pero nuestro vínculo y nuestra comunicación no era con ellos era con quien nos había contratado, era esa persona jurídica, esa empresa la llamaba a exigirle de manera contundente a ese generador de carga que tenía que descargar los vehículos como empresa de transporte habilitada y expertos en el mismo tema porque fueron contratados por ser expertos en el área, debían manifestarle a su cliente todo lo concerniente al costo económico que se estaban enfrentando al tener esos vehículos estancados y no liberarlos,** las condiciones en el resto del país estaban totalmente normales solamente se presentaban inconvenientes en Buenaventura pero los vehículos estaban en yumbo.

No puedo tener conocimiento de esas comunicaciones internas y tener la certeza solamente a lo que se refería el señor Jairo Montoya álzate quien en su momento era el director comercial y logístico y nos manifestaba que estaban en conversaciones que no nos preocupáramos del tipo de permanencia que siempre ellos iban a responder de hecho hay un acta que firmaron por parte de la empresa Hernán Ramírez en cabeza del señor Jairo Monroy donde manifiesta eso ante la preocupación de los conductores pues por el tiempo inoperante y cesante de esos vehículos y que en muchas ocasiones esos conductores no tenían residencia aquí en la ciudad de Cali ni en la ciudad de yumbo eran gente que vivían por fuera y que están ocasionando gastos sin tener la posibilidad de producir.

El acta está firmada como el acta 001 dentro de los anexos y pruebas de esta demanda donde está claramente los nombres y placas de algunos de los demandantes en este caso y otros que no accionan en este proceso y allí manifiesta el compromiso de manera conciliatoria de hacer un reconocimiento diario de 500.000 por la permanencia a los cuales ellos aceptan, toda vez que iban a confiar en la buena fe de que nos iban a pagar el acta 001 tiene fecha de 1 de junio de 2017.

no todos los vehículos los que se descargaron el mismo día, unos el 3 otros el 5 otros el 6 en el caso propio del vehículo propio de transportes Grajales ese vehículo fue autorizado el 3 de junio de 2017, y **quien nos llamó a autorizar el descargue del vehículo fue transportes Hernán Ramírez, recibí una llamada donde manifestaba que tenía la orden para descargar el contenedor y tengo un correo electrónico donde manifiesta que pasados ocho días iban a cancelar todo lo concerniente a la norma al concepto de STAND BY, y creo que lo mismo le manifestaron a todos y confiando en la buena fe y en la palabra de la empresa de transporte decidieron descargar, paso el tiempo resulta que ya empezaron a manifestar que como el generador no estaba respondiendo entonces ellos tampoco iban a responder,** entonces creo que fueron varios los acercamientos que tuvimos con ellos con el señor Hernán Ramírez Macías me reuní en varias ocasiones me cruce en el pasillo en las instalaciones de Cencar con doctor Cataño le manifesté la inconformidad y me dijo que no había nada que hacer que había que iniciar un proceso que porque Johnson no estaba respondiendo por el STAND BY.

(...)



La empresa generadora contrata a un experto en transporte quien debe conocer la norma, para eso lo contrata, al tener esta situación de permanencia sabe la empresa de transporte habilitada ante el ministerio cuales son las consecuencias y las mismas tiene que manifestárselas a su cliente por lo menos para tratar de obligar a tener una solidaridad en la responsabilidad, pero no lo vemos en ese aspecto no existe por lo menos no lo aprecia esa comunicación donde le exija y aparte de la exigencia que le aclare cuál va a ser específicamente el monto a que se enfrenta por tener vehículos inoperante.

No tenemos comunicación con ningún personal de Johnson y Johnson al único que podemos ver y tenemos algún tipo de comunicación es con el portero pero quien es el llamado a manifestar o liberar un vehículo o mandarlo a descargar toda nuestra comunicación es con Transportes Hernán Ramírez.

Si ofrecieron el pago de STAND BY de manera verbal como lo hicieron con la mayoría de los conductores, les iban a pagar por concepto de STAND BY de hecho reitero lo que manifesté ahora hubo reconocimientos económicos y están documentados claramente están titulados.

En cuanto a los señores JOSE WEIMAR BARAJAS, propietario y conductor del vehículo de PLACAS TVM-215; WILLIAM ALBERTO RIOS, propietario del vehículo de PLACAS VMT-164; MANUEL SALVADOR CARDENAS CIFUENTES, propietario del vehículo de PLACAS USV-160; EMERSON CORTES BETANCOURT, propietario del vehículo de PLACAS WEJ-751; JESÚS MARÍA ROMERO IBATA, propietario del vehículo de PLACAS VKJ-548; y DIEGO BECERRA VILLADA, propietario del vehículo de PLACAS SQB-668, JOSÉ LEONARDO CHAVEZ LARROTA, propietario del vehículo de PLACAS TIQ-565; y GUSTAVO VELASCO AVELLA, propietario del vehículo de PLACAS TUA-014, todos convergen en manifestar que quien los llamo para hacer el viaje fue la empresa TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A., que no tienen ninguna relación contractual con JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., que se reunieron en varias oportunidades con el señor Jairo Monroy, quien les indicaba que les iban a pagar el dinero por STAND BY, por el tiempo que los vehículos estuvieron detenidos, que les iban a pagar \$ 500.000 diarios y ellos confiaron en ellos por cuanto eran empresas muy serias, algunos indican que cuando por fin descargaron, la empresa de transporte Hernán Ramírez, les dio un adelanto por STAND BY, y que en el transcurso de los días les iban a "cuadrar el resto".

También fueron enfáticos en que ninguno de ellos tenía contacto con el personal de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., solo veían al vigilante o al portero, quien les hace el ingreso con una minuta que ellos llevan con hora y fecha de ingreso, ya después no los vuelven a dejar ingresar ni siquiera a revisar el carro, hasta que son llamados para que se retire el vehículo ya cargado. Así mismo manifestaron que ellos tenían disponibilidad las 24 horas del día, que en el día ellos pueden estar trabajando entre 17, 18 y 20 horas; que a ellos les dan un adelanto para gastos del vehículo como combustible porque cuando el vehículo entra a las instalaciones del generador de carga debe ir abastecido o tanqueado, si no es así, no puede ingresar, para el pago de cargue, para alimentación y para peajes.

También coincidieron en que TRANSPORTES HERNÁN RAMÍREZ S.A., incumplió lo pactado respecto al pago de dinero por STAND BY, por el tiempo que estuvieron detenidos los vehículos en la instalación de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., sin que la empresa de transportes diera la orden de descargue.

EL REPRESENTANTE LEGAL DE TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. - LUIS FERNANDO CATAÑO CORDOBA INDICÓ:

"Si, los propietarios de esos vehículos fueron sub contratados por la empresa Hernán Ramírez



en los términos que lo permiten el artículo 984 del código de comercio. Es el término que permite el artículo 984 porque entre la empresa de transporte y el propietario del vehículo no se pueden celebrar contratos de transporte sino sub contratos de él.

En efecto como lo han manifestado los señores propietarios de los vehículos para el momento en que fueron sub contratados por transportes Hernán Ramírez ya estaba el viernes incluso ya había comenzado el paro cívico en Buenaventura y creíamos todos tanto el remitente de la mercancía Johnson y Johnson como la empresa de transportes y los propietarios que muy probablemente ese paro no duraba más de dos días.

Pero fue tomando unos niveles de violencia que impidieron que los vehículos pudiesen llegar en condiciones de seguridad adecuada a la ciudad de Buenaventura, pero muy especialmente al puerto de Agua Dulce que era el que más condiciones de inseguridad estaba ofreciendo, entonces lamentablemente bajo esas condiciones la instrucción de Johnson y Johnson era que los vehículos no podían salir dadas las condiciones de seguridad que ofrecía el puerto de Buenaventura por tal razón los vehículos quedaron bajo la custodia de Johnson y Johnson y de su departamento de seguridad en las instalaciones de Johnson y Johnson.

En efecto de manera verbal todos ellos y otros, más o menos 15 propietarios de vehículos que hacen parte de esta demanda y que comprendieron la magnitud de lo sucedido y que optaron por ejercer ninguna acción contra la empresa solicitaron que los vehículos fueran descargados o que fueran remitidos a otros puertos por donde pudieran salir estas mercancías de exportación, la inquietud fue transmitida obviamente a Johnson y Johnson los correos electrónicos que están adjuntos en la contestación de la demanda se le informa a Johnson y Johnson la necesidad de que estos vehículos fueran desocupados y de que tuvieran en cuenta de que la permanencia de ellos iba a generar sobre costos por demoras con estos propietarios de vehículos, pero **no se dio ninguna solución y los vehículos estuvieron 21 días sin descargar.**

No, casi todos ellos optaron por desocupar los vehículos y que la operación la realizara otro vehículo en la contestación de la demanda se indica en cada caso cuál de ellos realizó la operación pero en su gran mayoría puedo ver que fueron desocupados en Yumbo y ya nosotros nos encargamos de movilizar los contenedores en otros vehículos de echo cada uno de esos vehículos había recibido un anticipo por la operación, incluso en aras de darle una solución a la situación **a ellos se les daban unos dineros que lo denominamos para poder salir de paso anticipo de STAND BY como ellos lo han reconocido hasta ahora.**

Ninguno de estos vehículos son propiedad de la empresa transportes Hernán Ramírez ellos fueron sub contratados por nosotros, pero el control del vehículo como tal lo ejerce directamente el propietario cuando la mercancía fue descargada en los vehículos porque eran contenedores nosotros buscamos otros vehículos para realizarla o simplemente Johnson optó por entregarle los contenedores a otra empresa de transporte de las que le proveen el mismo servicio a ellos.

A todos se les realizó anticipo como aparece en el material documental aportado por la demanda y que fue ratificado por nosotros en la contestación, todos ellos recibieron algún tipo de pago abono como se quiera ver el documento porque éramos conscientes de lo que estaba pasando y que estas personas y sus conductores necesitaban ingresos para poder subsistir pero como usted entenderá **era una situación que tampoco dependía de transportes Hernán Ramírez porque los vehículos no fueron objeto de liberación** si me permiten la palabra, por parte de Johnson y Johnson.

DHL es una empresa que le ofrece todo el tema logístico a Johnson y Johnson dentro del contrato de suministro de transporte que tenía celebrado transportes Hernán Ramírez y Johnson y Johnson había un acuerdo de seguridad con DHL, ese acuerdo de seguridad hacía parte del contrato nuestro, dentro de alguna de las condiciones de este acuerdo de seguridad que fue aportado por la contestación de la demanda se puede observar en el folio 158 por ejemplo como dice el punto 19 de este acuerdo de seguridad que los conductores de los vehículos tengan que pernoctar en Johnson y Johnson deja las llaves al personal de Johnson y Johnson, la anterior medida de seguridad porque? Es porque si se presenta un conato de incendio en horas de la noche, también dice el acuerdo de seguridad en su numeral 16 asegurarse que los vehículos que sean cargados en horas de la mañana salgan de Johnson y Johnson a más



tardar a las 13 horas ósea una de la tarde cualquier modificación a esta hora deberá ser autorizada por el departamento de Johnson y Johnson, la 17 dice las horas de salida de los vehículos son las estipuladas por el departamento de seguridad de Johnson y Johnson **este acuerdo en esencial, indica que una vez el vehículo ingresa a las instalaciones de Johnson y Johnson es solamente el departamento de seguridad de esta ultima la que dice cuando sale el vehículo, pierde total injerencia sobre ese vehículo tanto sus propietarios como la empresa de transporte y eso fue lo que hicieron sentir durante todo el tiempo que duro la situación tan calamitosa que presento buenaventura e ínsito a lo largo de estos 18 20 o 21 días para otros a Johnson y Johnson siempre se le manifestó que estábamos incurriendo en sobre costos por las permanencias de esos vehículos dentro de Johnson y Johnson y que deberíamos darle solución,** a la contestación de la demanda fueron aportados por lo menos cuatro de esos correos de hecho uno de ellos era un cuadro en Excel donde se le mostraba a Johnson y Johnson el comportamiento de los días de mora que estaba presentando cada vehículo.

(...)

Nada ocurre con un vehículo cuando se encuentra dentro de las instalaciones de Jonhson y Jonhson sin que la instrucción sea dada por DHL, transportes Hernán Ramírez muestra los correos que fueron remitidos el 22 y 24 de mayo al FORPIE de Jonhson y Jonhson o sea a DHL **y le recordamos esto que teníamos una norma de permanencia sobre estos vehículos digamos que el STAND BY como tal tiene que ser primero objeto de un consenso, no opera porque la norma lo diga de hecho como lo decimos en la contestación de la demanda, el STAN BY se genera por cargar o no descargar pero no fue la situación que se presentó aquí;** aquí lo que se presenta es que los vehículos por circunstancias lamentables de seguridad aquí en los puertos de buenaventura no pudieron hacer su recorrido porque no se llegó a ningún acuerdo, porque no hubo forma de conciliar alguna suma con ellos así fuera a costa de transportes Hernán Ramírez, a Johnson y Johnson se le solicito que reconociera las demoras que se habían presentado y sencillamente dijeron no, de hecho reclamar esa mora nos costó el contrato de transporte con ellos porque el mismo no fue renovado, entonces como nosotros tampoco teníamos quien nos sufragara el gasto que no generamos nosotros sino que lo genero a juicio nuestro Johnson y Johnson no teníamos la capacidad financiera y no la tenemos para pagarle a estas personas una suma de dinero ni tampoco pudimos conceptuar esa es la razón.

Frente a la pregunta que indicara si o no, si alguien de la empresa que representa le dijo a alguien de los vehículos que se les pagaría por el STAND BY por los días después de haber sido liberados los vehículos, indicó si la pregunta es si yo lo sé, la respuesta es no lo sé, lo que vuelvo a decir es que un representante legal no puede estar al tanto de todas las afirmaciones verbales que hacen los funcionarios, transportes Hernán Ramírez tiene aproximadamente 23 empleados y estar al tanto como representante legal de lo que ellos digan o no digan de manera verbal le es completamente distinto."

EL REPRESENTANTE DE JOHNSON Y JOHNSON - DOCTOR VLADIMIR HERNANDEZ.

Sí, en el marco del contrato que teníamos celebrado entre Johnson y Johnson y transportes Hernán Ramírez está contratada la actividad de transporte de nuestros productos y principalmente esta operación que era de exportación.

Si, tenemos conocimientos que esos vehículos hicieron la carga dentro del periodo estipulado dentro de las instalaciones de Jonhson y estuvieron detenidos por unos días dentro de las instalaciones de Johnson.

Básicamente lo que nosotros estábamos buscando era mover la carga lo más rápido posible se hizo el cargue en los periodos acordados y **lo que tengo conocimiento básicamente es que transportes Hernán Ramírez, tomaba la decisión de salir o no hasta ahí tengo conocimiento y obviamente y como ya mencionaron el señor Fernando Cataño el control de seguridad como ustedes entenderán en una empresa como la nuestra que además de velar por la seguridad del producto vela por la seguridad de las instalaciones y de las personas hay que cumplir unos protocolos de entrada y de salida normales en nuestra industria, adicional teniendo en cuenta que este producto pues es un producto con destino de exportación que también estamos obligados a cumplir una serie de protocolos a nivel de antinarcóticos y demás.**



JUZGADO DOCE CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI
CARRERA 10 No. 12-15 / PISO 13
"PALACIO DE JUSTICIA / PEDRO ELÍAS SERRANO ABADÍA"
CALI - VALLE

La figura del operador logístico de DHL es un tercero que tenía relación con Johnson y Johnson para coordinar todas las actividades de tipo logístico de la compañía, la plantilla de personal de cargue y descargue entiendo que es externa también a DHL y a Johnson y Johnson.

(...)

No tengo conocimiento que esa comunicación haya venido de transportes Hernán Ramírez, incluso lo que si tengo conocimiento es que el área de seguridad de la compañía ofreció el acompañamiento por parte de las fuerzas armadas en el transporte hacia el puerto cosa que se hizo con otra compañía de transporte se movilizó carga de Johnson y Johnson hasta el puerto sin ningún inconveniente, adicional vale la pena mencionar señora juez es que el área de seguridad controla obviamente la entrada y salida de las instalaciones de Johnson y Johnson, sin embargo, **esta siempre abierta la posibilidad de que el transportador solicitara la salida de esos vehículos cosa que se hubiera permitido obviamente descargando el producto que está bajo nuestra custodia y la salida de los vehículos en cualquier momento se hubiera permitido**

No tengo conocimiento señora juez, **lo que yo tengo información es que ofrecemos diferentes vías para la salida de esos vehículos escoltados incluso por parte de la seguridad de las fuerzas armadas, pero no tengo conocimiento que nos hayan solicitado directamente la salida de esos vehículos.**

(...)

Quien debe hacer esta solicitud y en este caso en particular debería ser transportes Hernán Ramírez la solicitud del descargue y salida del vehículo.

... para aclarar quién debe hacer esta solicitud directamente es transportes Hernán Ramírez toda vez que es con quien Johnson y Johnson tenía una relación contractual no existe ninguna relación contractual con ningún conductor y no sería posible que un conductor solicite la salida de un vehículo o descargue de un vehículo.

Frene a la pregunta que, si en el contrato que existió con la empresa transportadora, pactaron alguna situación de STAND BY es decir pactaron que si los vehículos estaban detenidos por alguna razón existía una cláusula o no de STAND BY, indicó no tener conocimiento exactamente si esto estaba pactado en el contrato tal cual no tengo conocimiento"

EL REPRESENTANTE DE DHL GLOBAL FORWARDING COLOMBIA SAS -SEÑOR ANTONIO SALAZR WILKIE.

"Con Johnson y Johnson existe un contrato de operación logística y posteriormente de importaciones de Johnson y Johnson, el objeto del mismo es llevar a cabo toda la operación logística incluye la administración y gerenciamiento documentación y diligenciamiento de todas las importaciones de materia prima, de material químico, material de empaque, maquinaria, equipos, suministros, muestras, repuestos y producto terminado desde la confirmación de la orden de compra del proveedor hasta la entrega del producto en sus agregados y reseñados por Johnson y Johnson.

En el contrato hay un anexo que precisamente indica cuales son las responsabilidades y obligaciones de cada una de las partes y digamos que dice, en el punto de seguridad se establece que dentro de esas obligaciones de Johnson y Johnson establece el autorizar el ingreso de vehículos y la orden para cargue, básicamente lo que hace el departamento de comercio exterior de Johnson y Johnson, para todo lo referente a exportaciones e importaciones donde DHL directamente interviene en todo el proceso logístico, asesora a Johnson y Johnson en la parte de operación, la parte logística, y lo que sucedió es que Johnson y Johnson le informa a DHL que va a hacer un cargue programado.

La orden de cargue y descargue la da Johnson con base en la programación que ellos tienen hasta donde yo tengo entendido



Claro porque todo va alineado con toda la programación que tiene Johnson y Johnson de despacho de parte de importaciones y exportaciones, **DHL con los contratistas como tal no tiene ninguna relación contractual alguna con los transportadores involucrados en esta demanda; la única relación comercial con DHL es con los proveedores logísticos de Johnson y Johnson**

El vehículo llega con el contenedor y allí la flotilla realiza el cargue en las instalaciones de Johnson, no estoy seguro si el vehículo llega con el contenedor o el contenedor está en Johnson y Johnson esto se lo aclara Johnson

En este caso no tenemos nada que ver, no tenemos relación contractual con los transportadores ni determinamos si cargan o descargan ni controlamos las llaves de los vehículos.

EL REPRESENTANTE DE SEGUROS DEL ESTADO -LEONARDO LINARES.

Precisamente nosotros hicimos la póliza de seguros No 4535 y 43122 la cual está amparando el contrato de transporte por carretera para transportar por vía terrestre mercancías de propiedad de Johnson y Johnson de venta nacional, exportación e importación desde o hacia su planta de fabricación localizada en yumbo valle, **en esta póliza el tomador es transportes Hernán Ramírez y el asegurado es Johnson y Johnson de Colombia vale la pena aclarar que en este tipo de póliza de cumplimiento particular lo que nosotros estamos asegurando es el patrimonio de Johnson y Johnson frente a los perjuicios que le cause transportes Hernán Ramírez**, en relación al no cumplimiento del contrato y en este caso a quien están demandando es a transportes Hernán Ramírez quien llamo en garantía a Johnson y Johnson y Johnson y Johnson nos llama en garantía a nosotros, de lo cual **no existe cobertura alguna frente a esta pretensión en relación al llamamiento que hace Johnson y Johnson y que le hace transportes Hernán Ramírez porque nosotros no estamos garantizando el patrimonio a transportes Hernán Ramírez** estamos garantizando lo que ya le comente, **aquí nosotros no entramos a garantizar de ninguna manera los perjuicios que le causen a transportes Hernán Ramírez como en el caso que nos comenta**, es el caso de los conductores de los vehículos que el contrato, que el mismo dispuso para efectuar el objeto contractual, en este caso transportes Hernán Ramírez le toma en garantía a Johnson y Johnson y Johnson a nosotros **pero no habría lugar a indemnización alguna frente a una posible condena contra transportes Hernán Ramírez en razón a que esto no es garantizado por una póliza, de ninguna manera estamos amparando los perjuicios que le causen a transportes Hernán Ramírez.**

Como se puede observar, de los interrogatorios de parte escuchados en el trámite procesal, se desprende que los aquí demandantes no tuvieron en ningún momento una relación contractual, laboral o de cualquier índole con la generadora de la carga JOHNSON Y JOHNSON DE COLOMBIA S.A., y mucho menos con las demás compañías vinculadas al proceso DHL GLOBAL FORWARDING COLOMBIA S.A.S. y SEGUROS DEL ESTADO S.A.

Incluso se encuentra demostrado que ninguno de los demandantes mantuvo contacto verbal, telefónico o por cualquier otro medio con los funcionarios del generador de carga, sino que cualquier solicitud debía realizarse a través de la empresa que los contrato, es decir, TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A.

Lo anterior, fue reforzado con la prueba testimonial practicada en la audiencia de instrucción y juzgamiento, de la cual se puede destacar lo siguiente:

- ❖ El señor FREDY SAYUST ARANA (funcionario de operaciones de Transportes Hernán Ramírez) indicó al despacho que: "una vez los vehículos eran cargados se dirigían a la planta de Johnson y una vez ingresaban, ellos eran los que tomaban la determinación de cuando salía el vehículo a ruta. Todo lo referente a la salida de vehículos, solamente tenía la potestad Johnson, inclusive ellos dotaban a los vehículos de escolta en cabina, la



potestad era solo de Johnson y Johnson."

Al momento de preguntarle si recibió solicitudes por parte de los demandantes para descargar los vehículos manifestó: *"recibí solicitudes por parte de los propietarios y los conductores"* y al preguntarle si trasladaron la solicitud y la explicación de la sanción por permanencia a su cliente indicó *"en su momento lo discutí con el señor Jairo Monroy que era mi jefe, el era el encargado de transmitírselo a Johnson y Johnson"*.

Finalmente, se destaca que al preguntarle si existió un correo electrónico en el que se indicara de manera clara la solicitud de descargue de los vehículos manifestó: *"Por mi cargo, esa tarea la hizo el señor Jairo Monroy, yo solamente tenía comunicación con la gente de DHL..."*, así mismo, señaló que en ningún momento Johnson & Johnson autorizó el reconocimiento de valores algunos a los conductores por concepto de Stand By.

- ❖ El señor JAIME HERNAN RAMIREZ MEJIA (gerente administrativo de Transportes Hernán Ramírez) indicó al despacho que Johnson & Johnson no aceptó ninguna de las alternativas propuestas para dar continuidad a las operaciones, de lo cual no hubo ninguna respuesta, sino que siempre la respuesta era que el área de seguridad no permitía hacer ningún movimiento.

Así mismo señaló que "Escale la situación a la señora Yenny Ocampo encargada de logística, y le comenté que en medio de todo esto había una norma, a la cual nosotros nos tenemos que regir, le mencione que era la de Stand By, que tenía ese documento disponible para enviárselo y me dijo que no era necesario por que ella lo conocía... Ella me dijo, no Jaime, nosotros no vamos a pagar un peso sobre eso, así se rompe la relación comercial".

"Se cito a una reunión a través del señor Jaime Monroy con todos los conductores y trato de acercarse a una cifra para poder mediar entre ambas partes y por consiguiente por que tenemos esa buena relación los conductores accedieron a una cifra diaria la cual nosotros la presentamos en esa reunión".

Al preguntarle como se dio la solicitud explícita de Transportes Hernán Ramírez a Johnson & Johnson indicando que se descargarán los vehículos para su salud respondió: *"No te puedo dar fechas exactas pero todo eso está soportado en un flujo de correos, pero si hay una gran cantidad de correos en los cuales nosotros estamos notificando todo lo sucedido"*.

- ❖ La señora LEIDY CASTAÑO (funcionaria de logística de Transportes Hernán Ramírez) indicó al despacho que *"Yo les mandaba correos regularmente a Andrea del Pilar y María Fernanda Medida preguntándoles cuales eran sus instrucciones para proceder con esos vehículos, incluso les mande correos diciéndoles que necesitábamos saber, porque se generarían sobrecostos y demás... No recuerdo haber recibido respuestas."* *"Les enviaba preguntas... les mande en su momento la normativa sobre la permanencia... no se les hizo una exigencia como tal, pero si se les pregunto varias veces que podíamos hacer con los vehículos porque era solamente Buenaventura que tenía el problema"*.
- ❖ La señora YENNY OCAMPO (funcionaria líder de operaciones de Johnson & Johnson) manifestó que la relación entre Johnson & Johnson y Transportes Hernán Ramírez se realizaba a través del señor Fredy Sayust como coordinador, y que en ningún momento Johnson tenía contacto directo con los vehículos ni tampoco tenían las llaves de los vehículos.

Claramente expuso *"no tenemos ninguna relación directa con conductores, solamente con el responsable de coordinación de cargues... Regularmente la coordinación logística siempre era con el señor Fredy Syust"*.

Referente a los vehículos de Transportes Hernán Ramírez expreso "Cuando realizamos el cargue de estas unidades y el paro fue avanzando en su tiempo, validamos hacer un transbordo de unidades para hacer unos despachos a Cartagena, los demás quedaban en Johnson mientras se solucionaba el tema de la vía o teníamos caravana para ir al puerto... En esta situación es un acuerdo entre Johnson y la compañía de transporte, es una decisión que se toma en conjunto de que no se sale por las condiciones de seguridad".

Y en cuanto al descargue y salida de los vehículos de Johnson manifestó "No, el requerimiento que yo recuerdo siempre fue salgamos por Cartagena, pero no que descargáramos y saliéramos, siempre era salir por Cartagena... No hubo ese requerimiento puntual de salir los vehículos".

- ❖ Finalmente, el señor ALEXANDER OSORIO GRAJALES (funcionario del área de seguridad de Johnson & Johnson) manifestó que todo el tiempo el control de los vehículos es del conductor, que el tractocamión completo o cargado sale de acuerdo a la programación realizada por Johnson & Johnson, pero que el cabezote puede salir a solicitud de la empresa de transporte.

Sobre la solicitud de descargue o salida de los vehículos indico "Formalmente no recibimos, no que a mi me conste, no en lo que yo tenga bajo mi control, no una solicitud directa a mi pidiéndome eso..." así mismo afirmo que esa compañía nunca negó la salida de dichos vehículos, porque no es la intención de Johnson.

Respecto a las llaves de los vehículos afirmó "desconozco lo que dice ese contrato, la realidad de ese entonces era el conductor con sus llaves, seguridad no tiene nada que ver, de hecho, los vehículos estaban en un lugar que es una cancha de futbol donde el riesgo es totalmente bajo, el conductor en las instalaciones de Johnson nunca dejaba llaves".

De igual manera fue enfático en manifestar que no recibieron solicitud por parte de algún propietario de descargar y dejar salir el vehículo, y que en caso de que un propietario requiera salir, debe manifestárselo a la empresa de transporte con quien este trabajando, es decir, que dejo claro que la solicitud de salida un vehículo debe realizarse a través de la empresa de transporte con la cual se encuentre trabajando.

V. CONCLUSIONES Y VALORACIÓN DE LA PRUEBA DOCUMENTAL.

Expuestos los aspectos relevantes escuchados en los interrogatorios de parte y testimonios, procede este despacho a desatar el problema jurídico planteado en la demanda teniendo en cuenta la prueba documental aportada por cada una de las partes intervinientes en este proceso.

En primer término, debe advertir este despacho que de todo el material probatorio recaudado y de la interpretación de la normatividad vigente en la materia, se puede establecer que la responsabilidad de la indemnización por no cumplir los tiempos de cargue y descargue o Stand By, se encuentra en cabeza de la empresa de transportes, pues así lo indica de manera clara el Art. 2.2.1.7.6.8 del decreto 1079 del año 2015, el cual no solo se encuentra vigente sino que compila toda la regulación expedida por el gobierno nacional en materia de transporte, resaltando de dicha normatividad los siguientes apartes:

"Para efectos de las relaciones entre empresa de transporte y propietario, tenedor o poseedor, se entenderá que los tiempos de cargue o descargue no podrán ser



superiores a 12 horas siguientes al arribo del vehículo al lugar de origen o destino, según corresponda, indicado por la empresa de transporte en el manifiesto electrónico de carga.

En los casos en los que se supere el plazo y haya lugar a la cancelación del Valor a Pagar, la empresa de transporte deberá efectuarlo al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, incrementado en una suma igual a tres (3) salarios mínimos legales diarios vigentes, por cada hora adicional de espera en vehículo articulado y dos (2) salarios mínimos legales diarios vigentes, por cada hora adicional de espera en vehículo rígido.

(...)

En consecuencia, los acuerdos entre generador de la carga y empresa de transporte sobre este aspecto, no serán oponibles a la relación entre empresa, propietario, tenedor o poseedor del vehículo". Subrayado y negrilla fuera del texto.

De lo anterior se puede colegir de manera clara, que es la empresa de transporte quien debe efectuar el pago a los propietarios, tenedores o poseedores de los vehículos que se vean inmersos en esta situación, y además, dicha normatividad excluyó a la empresa generadora de carga de responsabilidad alguna en este aspecto por no encontrarse inmersa en la relación existente entre la empresa de transporte y el propietario de vehículo, en este caso se excluye la responsabilidad de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A.

Es decir, que aplicado a la situación concreta que nos ocupa, normativamente TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. es la llamada a responder a los propietarios de los vehículos que resultaron afectados por estar inoperantes en las fechas ya descritas en la demanda, sin que esa situación sea oponible a la generadora de carga JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., pues se reitera, la facultad de repetir contra esta fue eliminada según la modificación dispuesta en el Art. 5 del decreto 2228 del año 2013.

En cuanto a la generación de estas obligaciones económicas a título de indemnización, se encuentra probado que efectivamente se dieron las situaciones fácticas y jurídicas para que sea procedente su aplicación, pues esta debidamente probado y aceptado por la demandada y la llamada en garantía Johnson & Johnson, que los vehículos de placas TSX173, TDM215, VMT164, USD160, WEJ751, VKJ548, SQB668, TIQ565 y TUQ014, si estuvieron cargados, parqueados e inoperantes en las instalaciones de Johnson & Johnson ante la situación de paro cívico o armado presentado en la ciudad de Buenaventura para la fecha de los hechos.

Ahora bien, la sociedad demandada TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A., ha indicado en la contestación de la demanda que, la llamada a responder por esta situación es la empresa generadora de carga JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., toda vez que fue esta compañía la que impidió la salida de los vehículos de sus instalaciones, y en ese sentido, recae sobre está la responsabilidad de asumir el cumplimiento de la sanción normativa ya descrita.

El despacho, antes de manifestarse frente a lo que se encuentra probado respecto a la situación fáctica presentada en las instalaciones de JOHNSON & JOHNSON DE



COLOMBIA S.A. para la fecha de los hechos y su responsabilidad, realizará un análisis de la relación contractual existente entre estas dos sociedades, pese a que como se indico en la parte motiva de esta providencia, los demandantes no se encuentran incluidos en ningún aspecto de dicha relación contractual.

A folio 145 de la demanda principal, se puede observar el documento suscrito entre la empresa de transporte TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. y la generadora de carga JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., y realizando una lectura del mismo se puede concluir que dicho contrato tiene como objetivo garantizar el transporte por vía terrestre de propiedad de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. desde o hacia su planta de fabricación localizada en el municipio de Yumbo – Valle, o desde y hacia las bodegas de sus operadores logísticos previamente identificados.

Ahora bien, de la lectura de dicho documento, no observa este despacho, que las partes hayan convenido de manera contractual la solidaridad por el pago del stand by o hayan realizado un pacto expreso y concreto sobre la relación puntual aquí planteada, es decir, por el no pago de Stand By o el pago por norma de permanencia descrita en el decreto ya referenciado, y así las cosas, de aquí en adelante se entenderá que contractualmente no se encuentra atribuida ninguna responsabilidad sobre lo sucedido a la empresa generadora de carga Johnson & JOHNSON DE COLOMBIA S.A.

Dicho ello, entra el despacho a analizar la situación fáctica presentada en las instalaciones de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. para la fecha de ocurrencia de los hechos citados en la demanda, encontrando en primer lugar que de los interrogatorios de parte y de los testimonios rendidos se puede establecer que la generadora de carga si tenía un control sobre la estadía de los vehículos dentro de sus instalaciones, así como su entrada y salida, sin embargo, es apenas normal este control, pues claramente se trata de una empresa multinacional que tiene como objeto social la fabricación de productos para comercialización nacional e internacional, razón por la cual es totalmente razonable que mantengan un control sobre que vehículos entran, cargan, descargan y salen de sus instalaciones, máxime cuando deben acogerse a estrictos protocolos antinarcóticos y de seguridad en general.

No se trata entonces de este tipo de control de seguridad que esta llamado a realizar cualquier compañía dentro de sus instalaciones y que resulta totalmente normal para este despacho, sino que se trata de establecer sobre qué compañía se encontraba la potestad de determinar si los vehículos de propiedad de los demandantes debían permanecer en esas instalaciones o debían ser liberados para ejercer sus operaciones económicas de carga en otro lugar.

Los demandantes por su parte, han sido claros al señalar que en ningún momento tenían contacto con los funcionarios de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., sino que toda la relación se sostenía con quien los contrató, es decir, con los funcionarios de la compañía TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A.

De igual forma, el presentante legal de la generadora de carga JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. señaló que era TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. quien de manera autónoma tomaba la decisión de salir o no salir, y que no tiene conocimiento de que existiera una comunicación que haya provenido de la empresa



de transporte respecto de la liberación de los vehículos, posibilidad a la cual siempre estuvo abierta la generadora de carga, es decir, que en cualquier momento hubieran permitido el descargue y la salida de los vehículos de propiedad de los aquí demandantes.

Sobre esta situación, el testigo FREDY SAYUST ARANA señalo que, si recibió solicitud por parte de los propietarios de los vehículos de ordenar su liberación, pero sobre el traslado de esa solicitud a su cliente JOHNSON Y JOHNSON DE COLOMBIA S.A. señaló que no le consta que se haya realizado, pues era su jefe el señor Jairo Monroy quien debía realizarla.

El señor JAIME HERNAN RAMIREZ MEJIA se limitó a indicar que la solicitud de liberación de los vehículos se encontraba dentro de la prueba documental obrante en el expediente, mientras que la señora LEIDY CASTAÑO señalo de forma concreta que no realizó una exigencia de liberación como tal, sino que su gestión estaba encaminada a preguntar que opciones había para solucionar el problema.

La testigo de la compañía generadora de carga YENNY OCAMPO también señaló que no tenían ninguna relación con los conductores, sino solamente con la coordinación logística de la empresa de transporte, y que no le consta que existiera una solicitud formal de liberación de vehículos, sino que la propuesta siempre fue salir por el puerto de Cartagena.

Finalmente, el encargado de seguridad ALEXANDER OSORIO GRAJALES afirmó que la compañía nunca negó la salida de los vehículos, y que él personalmente nunca recibió una solicitud formal de autorizar la salida de los vehículos.

Dicho lo anterior, se tiene que el representante legal de TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. fue el único interviniente en manifestar de manera categórica que JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. fue quien no autorizó la salida de los vehículos de los demandantes, situación que debe ser probada de manera documental, como quiera que se reitera, la situación no se encuentra pactada contractualmente con ninguna de las partes.

Entra aquí el despacho, a realizar un análisis de los documentos aportados por la empresa TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. en la contestación de la demanda, en especial los correos electrónicos cruzados con el personal de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. y su operador logístico DHL GLOBAL FORWARDING COLOMBIA S.A.S., encontrando que si bien es cierto se cruzaron correos electrónicos haciendo referencia a la situación presentada con los conductores y las posibles soluciones para mover la mercancía debido al problema de orden público presentado en Buenaventura, no se observa que exista un correo electrónico en el cual se manera clara, concreta y categórica se solicite el descargue y autorización de salida de los vehículos de propiedad de los aquí demandantes.

Respecto a la normatividad de permanencia o Stand By solo se destacan dos correos electrónicos en los cuales se solicita al operador logístico de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. tener en cuenta la norma de permanencia y se pregunta como proceder con los vehículos cargados por los sobrecostos que genera esta permanencia.



JUZGADO DOCE CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI
CARRERA 10 No. 12-15 / PISO 13
"PALACIO DE JUSTICIA / PEDRO ELÍAS SERRANO ABADÍA"
CALI - VALLE

De: Servicio al Cliente THR [mailto:servicioalcliente@transramirez.com]
Enviado el: miércoles, 24 de mayo de 2017 10:20 a.m.
Para: Andrea del Pilar Gomez (DHL CO) (AndreaP.Gomez@dhl.com)
Asunto: RV: relacion vehiculos

Andrea ten en cuenta la norma de permanencias.

Te la adjunto para tu info.

Cordialmente,

Leidy Castaño
Servicio al Cliente
Cel. 317-5178355
P.B.X 57+ 2 -6666266



De: Servicio al Cliente THR [mailto:servicioalcliente@transramirez.com]
Enviado el: lunes, 22 de mayo de 2017 12:15 p.m.
Para: MariaFernanda.Medina@dhl.com;
CC: 'Jairo Monroy';
Asunto: RE: THR / STATUS DE VEHICULOS CARGADOS EN PLANTA DESTINO BUENAVENTURA

Buenas tardes,

Solicitamos comedidamente su soporte indicando cómo proceder con los vehículos cargados, recuerden que estas novedades generan sobre costos por permanencias que la transportadora no puede asumir.

Cordialmente,

Leidy Castaño
Servicio al Cliente
Cel. 317-5178355
P.B.X 57+ 2 -6666266



Entonces, este despacho puede concluir que efectivamente la empresa TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. no solicito de forma puntual a la generadora de carga JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. el descargue y autorización de salida de los vehículos de los demandantes, solicitud que debió realizar por ser una sociedad experta en materia de transporte y autorizada por la cartera ministerial correspondiente a esa actividad.

Dicho ello, y sumado a que ninguno de los nueve demandantes ha mantenido una relación con JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. y que no existe un pacto contractual al respecto, no queda duda de que no es la llamada a responder por lo pretendido en esta demanda, lo anterior sumado al hecho de que el pago por stand by es una obligación legal de la cual se encuentra excluida el generador de carga, como se señaló en los antecedentes normativos de la presente decisión.

Lo anterior trae como consecuencia, que tampoco se puede endilgar responsabilidad alguna a la sociedad DHL GLOBAL FORWARDING COLOMBIA S.A.S., pues esta entidad actuó en la operación únicamente como operador logístico, sin que tuviera trato con los conductores o propietarios de vehículos, injerencia en la contratación o en la entrada o salida de los vehículos de carga al servicio de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., así como tampoco hace parte del referido contrato de transporte que se encontraba vigente para la fecha, por lo cual este despacho no entrará a realizar mas pronunciamientos al respecto.

Resta al despacho analizar la responsabilidad de la entidad aseguradora SEGUROS DEL ESTADO S.A. en este asunto, encontrando que la póliza de cumplimiento No.



45-45-101043122 con fecha de expedición 08/04/2015, tiene como tomador o garantizado a la sociedad TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. y como beneficiario a la sociedad JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A.

Solo con ello, se puede establecer que el amparo de dicha póliza no cubre la situación aquí planteada, pues dicha póliza fue constituida para garantizar el patrimonio de la sociedad JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. como asegurada o beneficiaria, y se reitera, no se declarara ninguna responsabilidad a esta sociedad como generadora de carga, además, verificado el clausulado del contrato de seguros, se encuentra que están excluidos el lucro cesante y los perjuicios extra-patrimoniales, así como los daños causados por el tomador a los bienes o el personal del asegurado.

No queda duda entonces que tampoco esta llamada a responder por lo aquí pretendido la compañía aseguradora SEGUROS DEL ESTADO S.A., pues no se encuentra comprometido el patrimonio del asegurado JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., ni se proferirá condena en contra de esta sociedad.

Este despacho, teniendo en cuenta todo lo manifestado, llega a la conclusión de que la única sociedad llamada a responder por lo aquí pretendido es la empresa experta en la materia TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A., como quiera que no había control total de los vehículos por parte del generador de carga, no existe una solidaridad expresa para atender este tipo de contingencias, no se realizó una solicitud puntual de descargue y salida de los vehículos y no hubo una negación puntual por parte de JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. que impidiera el descargue y salida de los automotores.

Se entra entonces a resolver las excepciones de mérito propuestas en aras de verificar si es posible la prosperidad de alguna de ellas y queden sin fundamento las pretensiones de la demanda.

En cuanto a las excepciones "causa extraña de un tercero" y "la parte actora no dio cumplimiento al artículo 13 del decreto 2092 de 2011 ni determina la naturaleza del perjuicio que reclama", ya se han expresado suficientes argumentos que dan fe de que la sociedad generadora de carga JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A. no fue la responsable de la permanencia de los vehículos en sus instalaciones, y en este aspecto, es relevante indicar que tampoco tenía la obligación legal de conocer las consecuencias de la situación presentada, pues para ello, precisamente contrató una empresa experta en el sector de transporte y autorizada por la autoridad en transporte a nivel nacional, ya que claramente su objeto social no es ejecutar actividades similares o a fines al transporte de mercancías, y mucho menos tiene injerencia en toda la situación planteada el operador logístico DHL GLOBAL FORWARDING COLOMBIA S.A.S.

En cuanto a la naturaleza de la indemnización pretendida, se considera que la parte actora siempre ha sido clara en que la indemnización que solicita tiene su génesis en un aspecto normativo, especificando de manera concreta la norma aplicable y manteniéndose al margen de las relaciones contractuales que pueda tener su contratante TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A., razón por la cual no está llamada a prosperar esta excepción ante la referencia de normatividad que no resulta aplicable al caso concreto.



Referente a la "causa extraña por fuerza mayor y/o caso fortuito", son conceptos que se encuentran definidos en el artículo 64 del Código Civil el cual dispone lo siguiente:

"Se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto o que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."

El apoderado judicial de la sociedad demandada ha pretendido argumentar que la situación aquí planteada se produjo por un "paro cívico" presentado en el municipio de Buenaventura, el cual desencadenó una situación de violencia que no garantizaba la seguridad de los vehículos que se dirigían por vía terrestre al puerto ubicado en esa ciudad, situación que se sale claramente del control de TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A.

Pese a ello, no está llamado a prosperar esta excepción como quiera que la situación de orden público se presentó únicamente en la ciudad de Buenaventura, mientras que el resto del territorio nacional mantenía normalidad en la situación concreta de transporte y orden público, en ese sentido, es claro para este despacho que la sociedad demandada ha podido solicitar a su cliente el descargue y autorización de salida de los vehículos de los demandantes, para que estos ejercieran su actividad comercial hacia otros puertos o ciudades del país, lo cual podían hacer libremente y no ocurrió.

Sobre la "improcedencia de la indexación" la parte demandada señaló que no es procedente como quiera que a los demandantes no se les adeuda una suma de dinero, sino que al tratarse realmente de una sanción no es posible su aplicación.

La indexación monetaria, es una figura en la cual se actualiza el valor del dinero con el ánimo de compensar el efecto de la inflación que sufre la economía, pues claramente el dinero pierde valor con el paso de los años, al respecto, se debe aclarar que la indexación no es una penalización o sanción, sino que se encuentra llamada simplemente a mitigar los efectos que la economía y la inflación le causan al dinero.

En otras palabras, la indexación no tiene como finalidad incrementar el valor nominal de cierta suma de dinero, sino actualizarla, es decir, traerla a valor presente, y claramente, en las condenas judiciales resulta necesaria su aplicación a fin de traer a valor presente una deuda, indemnización, sanción o cualquier otro concepto económico causado años atrás, por lo cual no se encuentra debidamente soportada esta excepción y se concederá la indexación de las sumas condenadas.

También argumentó el apoderado judicial de la parte demandada TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A., que la tasación de la sanción por no pago de Stan By se hace por horas hábiles y no por horas corridas, situación que claramente disminuye ostensiblemente las pretensiones de la demanda.

Al respecto, sea lo primero indicar que no nos encontramos frente a una relación de tipo laboral en la cual este definido un horario fijo de trabajo o reconocimiento de horas extras o compensatorias, pues nos encontramos frente a un aspecto normativo que en nada hace referencia a las horas hábiles o no hábiles para la contabilización de esta indemnización o sanción, sino que solo refiere la palabra "horas", además, es sabido por todos que el sector de transporte no cuenta con un



horario establecido, sino que ejerce su actividad los los siete días de la semana sin un horario establecido.

Al momento de descorrer el traslado de las excepciones de mérito, el apoderado judicial de la parte actora allego respuesta a petición del Ministerio de Transporte visible a folio 723, en la cual la funcionaria María del Rosario Oviedo- Jefe de Oficina Jurídica señaló al respecto lo siguiente:

"Así la cosas, la disposición establece un presupuesto básico: el que hayan transcurrido mas de doce horas; estas se entienden como ininterrumpidas, pues la actividad de transporte no diferencia las horas diurnas o nocturnas en los términos del Código Sustantivo del Trabajo" Subrayado fuera del texto.

En ese sentido, no encuentra el despacho que el apoderado judicial de la empresa de transportes demandada haya presentado un argumento jurídico o jurisprudencial de peso que desvirtué tal afirmación, pues claramente en el sector del transporte los vehículos se encuentran autorizados para transitar en horas no hábiles, días domingos y festivos, y en términos generales, es un sector económico que no se rige por los horarios laborales dispuestos en la ley laboral general.

Sobre los pagos parciales, el despacho se atenderá a lo que reposa en la prueba documental aportada por las partes y en lo manifestado por los demandantes al momento de absolver los interrogatorios de parte, y sobre la excepción referente a que lo que ocurrió en el presente caso, no se encuentra regulado en las normas que sirven de sustento a esta demanda, como ya se indicó, en todo el trámite procesal se ha demostrado que la situación presentada si configura la situación regulada en las normas del ministerio de transporte que sirven como base de la demanda, incluso de se encuentra aceptado por las partes al punto de que fue entregado a algunos de los demandantes un "abono" por concepto de Stand By, y en ese sentido, no encuentra ningún fundamento esta excepción.

Resueltas las excepciones de la sociedad demandada TRANSPORTES HENAN RAMIREZ S.A. y como quiera que no se encuentra ninguna excepción que decretar de oficio por parte del despacho, se declarara que la sociedad demandada deberá reconocer a los nueve demandantes como propietarios de vehículos de carga, los valores económicos que dispone el artículo 2.2.1.7.6.8 del decreto 1079 del año 2015.

Sobre dicha liquidación serán descontados los abonos realizados como anticipo del flete, como quiera que nunca fue realizado el movimiento de la mercancía, e igualmente serán descontados los abonos realizados por concepto de Stand By a aquellos demandantes que lo hayan recibido, para posteriormente realizar la respectiva indexación para el año 2021, como ya se indicó, sin que ello significa un aumento del valor nominal de la condena, sino una actualización monetaria debido a que la obligación fue generada en el año 2017.

Tenemos entonces, que la liquidación de la indemnización ha de realizarse de la siguiente manera:

Salario mínimo año 2017	Valor día Salario mínimo 2017	Valor Hora Stand By	Valor por día Stan By 24Horas
-------------------------	-------------------------------	---------------------	-------------------------------



\$ 737.717,00	\$ 24.590,00	\$ 73.770,00	\$ 1.770.480,00
---------------	--------------	--------------	-----------------

Placa Vehículos	Fecha de Cargue	Fecha de descargue	Número de días	Número de horas	Indemnización por Stand By	Abonos realizados	Indemnización por Stand By sin abonos
TSX173	17/05/2017	3/06/2017	16	384	\$ 28.327.680,00	\$ 603.000,00	\$ 27.724.680,00
TDM215	16/05/2017	2/06/2017	16	384	\$ 28.327.680,00	\$ 1.079.000,00	\$ 27.248.680,00
VMT164	18/05/2017	2/06/2017	14	336	\$ 24.786.720,00	\$ 1.530.000,00	\$ 23.256.720,00
USD160	19/05/2017	2/06/2017	13	312	\$ 23.016.240,00	\$ 1.776.000,00	\$ 21.240.240,00
WEJ751	17/05/2017	2/06/2017	15	360	\$ 26.557.200,00	\$ 1.276.000,00	\$ 25.281.200,00
VKJ548	16/05/2017	2/06/2017	16	384	\$ 28.327.680,00	\$ 1.125.000,00	\$ 27.202.680,00
SQB668	18/05/2017	2/06/2017	14	336	\$ 24.786.720,00	\$ 1.580.000,00	\$ 23.206.720,00
TIQ565	20/05/2017	6/06/2017	16	384	\$ 28.327.680,00	\$ 2.282.000,00	\$ 26.045.680,00
TUQ014	20/05/2017	7/06/2017	17	408	\$ 30.098.160,00	\$ 2.400.000,00	\$ 27.698.160,00

El despacho debe aclarar que la hora exacta de cargue y descargue de cada uno de los vehículos no se encuentra probada por ninguna de las partes, razón por la cual se contabilizaran las horas desde las 00:00 del día siguiente al cargue y hasta las 24:00 del día anterior al descargue y salida del vehículo, tal y como fue solicitado en las pretensiones de la demanda.

Sobre los vehículos de placas USD160, WEJ751, SQB668, TIQ565 y TUQ014, se encuentra aceptado por la empresa de transportes demandada que el día de descargue y salida coincide con lo expresado en los hechos de la demanda.

Por otra parte, sobre los vehículos de placas VKJ548, VMT164 y TDM215, en los hechos de la demanda se indicó que la fecha de salida corresponde al día 03 de junio de 2017, mientras que en la contestación se señaló que la fecha de salida corresponde al 02 de junio de 2017, dicho lo anterior, y como quiera que el artículo 167 del Código General del Proceso dispone que *"incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen"*, para estos vehículos se tendrá como fecha de salida el día 02 de junio de 2017, toda vez que no existe prueba documental que acredite que la salida de estos fue el día 03 de junio de 2017 como se indico en los hechos de la demanda.



En cuanto al vehículo de placas TSX173, si reposa a folio 29 de la demanda principal, un correo electrónico de fecha 03 de junio de 2017, en el cual se indica que el vehículo se encuentra llamado a ser liberado "desde el día de ayer", no dejando duda de que efectivamente la fecha corresponde al día señalado en la demanda.

Referente a los abonos entregados a los demandantes por concepto de anticipo del viaje contratado y anticipo de reconocimiento de Stan By, este despacho se ajustó a lo que reposa en la prueba documental obrante en el expediente.

Se procede entonces a indicar los valores indexados a la fecha utilizando la siguiente fórmula:

$$VR = VH \times (IPC \text{ actual} / IPC \text{ inicial})$$

VR: corresponde al valor a reintegrar indexado.

VH: monto cuya devolución se ordenó inicialmente (Indemnización Stand By 2017).

IPC: Índice de Precios al Consumidor.

Placa Vehículos Demandantes	Valor a indexar	IPC Actual (agosto 2021)	IPC Inicial (junio 2017)	Valor indexado
TSX173	\$ 27.724.680	109,14	96,23	\$ 31.444.161
TDM215	\$ 27.248.680	109,14	96,23	\$ 30.904.302
VMT164	\$ 23.256.720	109,14	96,23	\$ 26.376.789
USD160	\$ 21.240.240	109,14	96,23	\$ 24.089.783
WEJ751	\$ 25.281.200	109,14	96,23	\$ 28.672.869
VKJ548	\$ 27.202.680	109,14	96,23	\$ 30.852.130
SQB668	\$ 23.206.720	109,14	96,23	\$ 26.320.081
TIQ565	\$ 26.045.680	109,14	96,23	\$ 29.539.910
TUQ014	\$ 27.698.160	109,14	96,23	\$ 31.414.083

Así pues, y sin más consideraciones, se impone consecuentemente la condena a la sociedad demandada TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. a favor de los demandantes en los términos señalados en las consideraciones de esta sentencia.

En mérito de lo expuesto, el JUZGADO DOCE CIVIL DEL CIRCUITO DE SANTIAGO DE CALI, administrando Justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

RESUELVE:

PRIMERO: DECLARAR PROBADAS las excepciones de mérito propuestas por las sociedades JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., DHL GLOBAL FORWARDING COLOMBIA S.A.S. y SEGUROS DEL ESTADO S.A.



SEGUNDO: DECLARAR que las sociedades JOHNSON & JOHNSON DE COLOMBIA S.A., DHL GLOBAL FORWARDING COLOMBIA S.A.S. y SEGUROS DEL ESTADO S.A. no están obligadas a responder por la indemnización económica solicitada por los demandantes por el no pago de Stand By.

TERCERO: DECLARAR NO PROBADAS las excepciones de mérito propuestas por la sociedad demandada TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. de conformidad con lo expresado en la parte motiva de esta sentencia.

CUARTO: DECLARAR que la sociedad demandada TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A. debe reconocer y pagar a cada uno de los demandantes el valor señalado a continuación por el no pago de STAN BY, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.6.8 del decreto 1079 del año 2015 y lo que resulto probado en el presente proceso:

- ❖ La suma de TREINTA Y UN MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MIL CIENTO SESENTA Y UN PESOS MCTE (\$ 31.444.161) a favor de la sociedad TRANSPORTES GRAJALES S.A.S. identificada con el Nit. 800.025.617-4 como propietaria del vehículo de placas TSX-173, suma que ya se encuentra debidamente indexada.
- ❖ La suma de TREINTA MILLONES NOVECIENTOS CUATRO MIL TRESCIENTOS DOS PESOS MCTE (\$ 30.904.302) a favor del señor JOSE WEIMAR BARAJAS GRANADA identificado con la C.C. No. 16.226.148 como propietario del vehículo de placas TMD215, suma que ya se encuentra debidamente indexada.
- ❖ La suma de VEINTISÉIS MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y SEIS MIL SETECIENTOS OCHENTA Y NUEVE PESOS MCTE (\$ 26.376.789) a favor del señor WILLIAM ALBERTO RIOS GORDILLO identificado con la C.C. No. 1.054.987.049 como propietario del vehículo de placas VMT164, suma que ya se encuentra debidamente indexada.
- ❖ La suma de VEINTICUATRO MILLONES OCHENTA Y NUEVE MIL SETECIENTOS OCHENTA Y TRES PESOS MCTE (\$ 24.089.783) a favor del señor MANUEL SALVADOR CÁRDENAS CIFUENTES identificado con la C.C. No. 4.264.581 como propietario del vehículo de placas USD160, suma que ya se encuentra debidamente indexada.
- ❖ La suma de VEINTIOCHO MILLONES SEISCIENTOS SETENTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y NUEVE PESOS MCTE (\$ 28.672.869) a favor del señor EMERSON CORTÉS BETANCOURT identificado con la C.C. No. 94.152.799 como propietario del vehículo de placas WEJ751, suma que ya se encuentra debidamente indexada.
- ❖ La suma de TREINTA MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL CIENTO TREINTA PESOS MCTE (\$ 30.852.130) a favor del señor JESÚS MÁRIA ROMERO IBATA identificado con la C.C. No. 6.090.572 como propietario del vehículo de placas VKJ548, suma que ya se encuentra debidamente indexada.
- ❖ La suma de VEINTISÉIS MILLONES TRESCIENTOS VEINTE MIL OCHENTA Y UN PESOS MCTE (\$ 26.320.081) a favor del señor DIEGO BECERRA VILLADA identificado con la C.C. No. 16.820.045 como propietario del vehículo de placas SQB668, suma que ya se encuentra debidamente indexada.



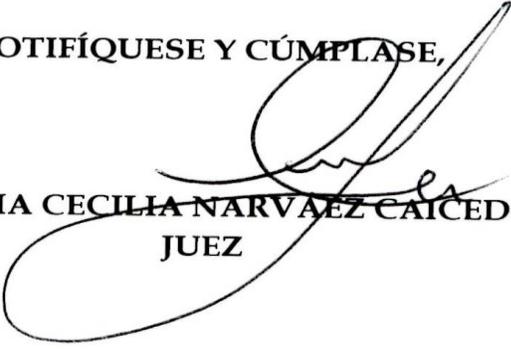
JUZGADO DOCE CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI
CARRERA 10 No. 12-15 / PISO 13
"PALACIO DE JUSTICIA / PEDRO ELÍAS SERRANO ABADÍA"
CALI - VALLE

- ❖ La suma de VEINTINUEVE MILLONES QUINIENTOS TREINTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS DIEZ PESOS MCTE (\$ 29.539.910) a favor del señor JOSÉ LEONARDO CHAVES LA ROTH A identificado con la C.C. No. 4.234.243 como propietario del vehículo de placas TIQ565, suma que ya se encuentra debidamente indexada.
- ❖ La suma de TREINTA Y UN MILLONES CUATROCIENTOS CATORCE MIL OCHENTA Y TRES PESOS MCTE (\$ 31.414.083) a favor del señor GUSTAVO VELASCO AVELLA identificado con la C.C. No. 19.142.244 como propietario del vehículo de placas TUQ014, suma que ya se encuentra debidamente indexada.

QUINTO: CONDÉNESE en costas a la parte demandada TRANSPORTES HERNAN RAMIREZ S.A., de conformidad con el artículo 365 del C.G.P. En consecuencia, liquídense las costas del proceso, fijando una suma total de NUEVE MILLONES DE PESOS MCTE (\$9.000.000), como agencias en derecho a favor de los demandantes.

SEXTO: En firme la presente actuación, archívese el expediente.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,


CLAUDIA CECILIA NARVAEZ CAICEDO
JUEZ

JUZGADO DOCE CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI

HOY 25 DE AGOSTO DE 2021, NOTIFICO EN

ESTADO No. 78 A LAS PARTES EL CONTENIDO DE LA PROVIDENCIA QUE ANTECEDE.


SANDRA CAROLINA MARTÍNEZ ALVAREZ
SECRETARIO



JUZGADO DOCE CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI
CARRERA 10 No. 12-15 / PISO 13
"PALACIO DE JUSTICIA / PEDRO ELÍAS SERRANO ABADÍA"
CALI - VALLE