

Las operaciones de transporte pueden causar dolorosos daños a terceros

CAPÍTULO 02 **EL CAMIÓN DE LA LECHE**

Por José Antonio Ricaurte R.
Luisa Ricaurte Espinosa



El siguiente documento está basado en hechos reales que suceden permanentemente en el mundo del transporte, y por lo tanto reflejan situaciones de las operaciones logísticas. Sin embargo, todos fueron alterados en algunas de sus partes para proteger a quienes estuvieron involucrados o salieron perjudicados.

Estas narraciones fueron escritas únicamente para servir como documento de trabajo en procesos educativos, en la implementación de programas de administración de riesgos y seguros de transporte.

De ninguna manera para juzgar a los protagonistas o a una industria o empresa en particular.

Ninguno de los casos pretende culpar o señalar a alguien, y los únicos nombres exactos que se conservaron fueron aquellos que fueron hechos públicos, que la comunidad conoce por diferentes medios.

Si usted identifica una situación presentada con alguna que le haya sucedido, será simple coincidencia.

CAPÍTULO 02

EL CAMIÓN DE LA LECHE

Un camión cargado de leche interrumpe un diciembre bogotano causando un doloroso accidente que nos obliga a pensar en situaciones similares que podrían darse en las innumerables operaciones de transporte que se realizan a todas horas. El transporte es una actividad de alto riesgo que se realiza siete días a la semana, las 24 horas del día. Las posibilidades de que en estos movimientos se causen daños a terceros son muy altas, incluso más que el mismo riesgo de robo. Sin embargo, por años los empresarios han dejado esos riesgos en cabeza exclusiva de los propietarios de los camiones o las empresas de transporte, sin saber que también podrían terminar implicados.

Una tarde bogotana cercana a la nochebuena fue alterada por un evento difícil de repetir. El conductor de un camión distribuidor de productos lácteos (que, aunque lo llevaba haciendo hacia varios años, no tenía su licencia de conducción vigente) recogió unas cajas de leche pasteurizada en la bodega de la empresa productora y se dispuso a distribuirlos en su red de tenderos cerca de un tradicional barrio de Bogotá. Cargó su vehículo y salió a dejarlo en una zona de parqueo situado en este sector popular de la ciudad. El conductor del vehículo estaba cansado y decidió tomarse unas cervezas antes de hacer el reparto, por lo que se detuvo en una tienda que encontró por el camino.

Se demoró un par de horas y posteriormente salió a terminar sus labores, encontrando a las pocas cuadras un retén de control de la Policía Nacional, muy comunes en época de navidad. El conductor entró en pánico y arrancó a la fuga en su camión. La Policía reaccionó y mandó dos patrullas detrás del camión. Sin embargo, estaba en un barrio de curvas pronunciadas y grandes montañas y en una de ellas el conductor del camión perdió el control y se estrelló contra una casa, con tal mala suerte que dañó la red de distribución de gas causando el incendio de la casa, un restaurante, el vehículo y la carga.

En el evento murieron seis personas y el conductor que inicialmente fue capturado posteriormente fue liberado por un juez de control de garantías. En el transcurso del proceso penal, el conductor se escondió de las autoridades y nunca volvió a



aparecer. Los familiares de las víctimas del siniestro se unieron y demandaron al conductor, al dueño del camión, al dueño de la carga e incluso a los productores de leche por una suma superior a diez millones de dólares.

En el momento del accidente el dueño de la carga era el distribuidor de la leche, es decir, el productor vendía sus productos en sus bodegas y otra empresa se encargaba de la distribución. Sin embargo, en la demanda todos fueron incluidos: el productor de leche, el distribuidor y dueño de la mercancía, el propietario del camión y el conductor.

Sin querer actuar nosotros como los jueces del proceso es fácil concluir que el principal responsable es el conductor y, en un segundo nivel, el distribuidor que había seleccionado este irresponsable conductor con la licencia de conducción vencida.

La preocupación inicial fue de los dueños de las casas y negocios afectados porque no sabían quién les iba a responder por los daños causados. Incluso una casa vecina al lugar de la tragedia tuvo que ser demolida porque su estructura resultó muy afectada por la explosión.

En una declaración a los periodistas, la propietaria del restaurante La Vereda afirmó de manera acertada que el conductor del camión tampoco podría responder "porque no tiene con qué".

Y es en este momento cuando se presentan abogados ofreciendo sus servicios, que incluso declaraban que en este caso la responsabilidad civil podía recaer en la empresa explotadora de la actividad comercial que realizaba el vehículo en el momento del accidente porque hay un hecho que

relaciona el accidente con la causa: el accidente ocurrió porque alguien contrató la distribución de la leche, y puede llamarse en algún grado de responsabilidad, a pesar de que en el momento del accidente el camión y la leche no eran de su propiedad.

La percepción del riesgo de daños a terceros

Si se hace una encuesta de percepción de riesgos a los gerentes de logística de las empresas que operan en Colombia, los daños a terceros difícilmente aparecen entre sus preocupaciones porque la mayoría de los incidentes los resuelven entre la víctima y quienes causan directamente el accidente.

No obstante, la realidad es que los camiones sufren muchos accidentes en donde se involucran terceros, pero los gerentes de logística ven el robo y los daños a la mercancía como sus principales riesgos, pues son los que tienen que asumir. Los daños a terceros son un problema del camionero.

Pero la realidad es que la frecuencia de pérdidas es altísima. Aproximadamente el 15% de los camiones asegurados sufren algún tipo de siniestro que involucra terceros. Esto significa que, si estimamos que en un mes promedio en Colombia salen de los puertos al interior del país 45 000 contenedores transportados en camiones, estadísticamente se podrían proyectar 7750 incidentes con terceros. Sin embargo, en Colombia se registran aproximadamente 40 robos mensuales de camiones, es decir, una frecuencia de pérdidas significativamente menor¹. Ahora bien, aunque la frecuencia de los accidentes con terceros es mucho mayor, el valor promedio que se paga en un siniestro es más bajo. Es decir, los eventos de gran magnitud son escasos y esta puede ser la razón de su baja percepción.

Un camión que daña la carga antes de recogerla

Una empresa de transporte recibió la solicitud de recoger unos equipos de vigilancia (cámaras y demás) en una vereda cerca de Medellín en una bodega de una finca donde estaban almacenados. Se trataba de una zona semiurbana, muy cerca de la ciudad. La empresa aceptó el servicio y buscó en su base de datos un camión disponible, encontrando fácilmente uno conocido y de buena experiencia.

Cuando el transportador estaba llegando a la finca y se encontraba en su camino interno, a tan solo unos pocos metros de la bodega, el camión se deslizó sobre el terreno de barro, golpeando los equipos y la estructura de la bodega. No había terminado de llegar y ya había dañado las mercancías.



1. José Antonio Ricaurte, *El riesgo del transporte de carga en Colombia* (Bogotá: Kimpress Impresiones, 2013).

El análisis de este incidente es muy interesante porque existen dos posibilidades:

a. Que fuera una responsabilidad civil contractual derivada del incumplimiento del contrato de transporte, teniendo presente que dicho contrato se perfecciona con la simple aceptación de la orden de servicio por la empresa de transporte.

b. Que fuera una responsabilidad civil extracontractual porque a pesar de que el contrato de transporte ya se había perfeccionado, la mercancía no estaba bajo custodia del transportista.

El artículo 981 del Código de Comercio establece que el contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes, es decir, no es necesario plasmarlo en un documento escrito. Del mismo modo, el doctor Javier Tamayo² aclara que el contrato de transporte nace desde el momento que el transportador acepta la solicitud.

En este orden de ideas, cuando el transportador dispuso del camión y se dirigió a recoger la mercancía, el contrato ya estaba en ejecución. Sin embargo, lo anterior no significa que en ese momento el transportista tuviera custodia de la pues, a pesar de que en el momento del accidente exista un contrato perfeccionado, si aún no se ha iniciado el transporte de la mercancía la póliza de

2. Javier Tamayo, El contrato de transporte (Bogotá: Editorial Temis, 1991).



mercancía puesto que no la había recibido. Así transporte que ampara la responsabilidad civil contractual del transportista no tiene cobertura.

En el caso mencionado, la aseguradora consideró que, en vista de que en el momento del siniestro el transportador no tenía la custodia de la mercancía, el cliente todavía era un tercero y, en consecuencia, los daños de la carga debían ser reclamados por la póliza de responsabilidad civil extracontractual. En esta ocasión, y gracias a la buena gestión de la empresa de transporte, se había seleccionado un vehículo con una póliza suficiente para cubrir los daños causados.

ASPECTOS JURÍDICOS

Teniendo presente los casos previamente expuestos es importante resaltar las siguientes apreciaciones jurídicas.

1. Frente a los terceros que se pueden ver perjudicados por un accidente de tránsito, el régimen aplicable es el de responsabilidad civil extracontractual, pues los daños causados no son consecuencia del incumplimiento de un contrato celebrado previamente, como se explicará más adelante.

Por tratarse de la conducción de un vehículo automotor, la jurisprudencia, en desarrollo del artículo 2356 del Código Civil, lo ha considerado como una actividad peligrosa, por requerir un máximo cuidado de quien lo practica, al generar un riesgo para los demás miembros de la comunidad³. La consecuencia de ser considerada una actividad peligrosa es que existe una presunción de culpa contra quien causó el daño, por lo que el demandado solo podrá exonerarse de responsabilidad probando que el daño fue producto de una causa extraña, y no podrá alegar su propia diligencia y prudencia. Es decir, en los accidentes de tránsito existe una presunción de culpabilidad que opera a favor de la víctima, dificultando la exoneración de responsabilidad por parte de quien causó el daño.

Ahora bien, ¿quién está llamado a responder por los daños causados a terceros por un accidente de tránsito? En palabras de la Corte Suprema de Justicia: *Tal cual advirtió el Tribunal, por mandato legal de los daños originados en el ejercicio de la actividad peligrosa del transporte automotor, las empresas transportadoras son responsables solidarias con el propietario del vehículo y los conductores de equipos destinados al servicio público de transporte (...).* (subrayado y negrilla adicionados)⁴. Lo anterior, en

3. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del 15 de septiembre de 2016, Radicación No. 25290 31 03 002 2010 00111 01.

4. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del 17 de mayo de 2011, Radicación No. 2005-00345-01.

concordancia con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996⁵ y el artículo 991 del Código de Comercio.

2. Es relevante precisar qué elementos componen la responsabilidad civil contractual y la extracontractual, para poder determinar en qué casos nos encontramos en una u otra esfera, lo cual, como pudimos ver, no solo es relevante a la hora de hacer efectiva la póliza, sino también tiene importantes implicaciones jurídicas a la hora de elevar el reclamo a las instancias judiciales.

Responsabilidad civil contractual ⁶	Responsabilidad civil extracontractual ⁷
1. Existencia de un contrato válido.	1. Conducta dolosa o culposa.
2. Incumplimiento del contrato imputable al deudor por culpa o dolo.	2. Daño.
3. Daño.	3. Nexo causal entre la conducta y el daño.
4. Nexo causal entre el incumplimiento y el daño.	

En este sentido, para que exista responsabilidad civil contractual o extracontractual en un caso particular, deben concurrir todos los elementos que la componen, de lo contrario no habrá lugar a la declaración de responsabilidad.

Como se puede observar, la diferencia fundamental entre la responsabilidad civil contractual y la extracontractual es que en la segunda el daño se causa por la acción u omisión dolosa o culposa de una persona que no ha contraído previamente obligaciones en un marco de una relación contractual o que, de haberlo hecho, la conducta dolosa o culposa no esté relacionada con el incumplimiento de alguna obligación contractual adquirida previamente. Sin embargo, como se evidenció previamente, hay casos complejos en los que será necesario hacer una interpretación integral de las circunstancias del caso para determinar qué tipo de responsabilidad corresponde.

5. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del 27 de junio de 2012, M.P. Javier Zapata Ortiz.

6. Las disposiciones generales de la responsabilidad civil contractual se encuentran principalmente en los artículos 1604 a 1617 del Código Civil, pero existen normas especiales de responsabilidad para algunos contratos como, por ejemplo, el artículo 1031 del Código de Comercio para el transporte de cosas.

7. Las disposiciones generales de la responsabilidad civil extracontractual se encuentran principalmente en los artículos 2341 a 2360 del Código Civil.

CONSEJOS PARA EL MANEJO DE LOS RIESGOS

La frecuencia de los siniestros de responsabilidad civil extracontractual es bastante más alta que cualquier otro riesgo relacionado con el ramo de transporte. Sin embargo, los siniestros costosos son escasos.

Teniendo en cuenta que el transporte de mercancías lo realizan en su mayoría pequeños propietarios de camiones, cada empresa de transporte debe tener un modelo de manejo de riesgos frente a terceros en donde el propietario del vehículo, la empresa de transporte y el dueño de la carga cuenten cada uno con una póliza que ampare la responsabilidad civil extracontractual. Esto permitirá que la empresa de transporte esté protegida en el evento sea declarada solidariamente responsable por los perjuicios causados en virtud de un accidente de transporte.



TIPS PARA EL PROGRAMA DE SEGUROS

Por todos los antecedentes narrados anteriormente, siempre recomendamos contratar el transporte de mercancías con transportistas que tengan una buena póliza de responsabilidad civil extracontractual. Sin embargo, por nuestra experiencia sabemos que esto nunca va a ser suficiente, el dueño de la carga debe tener otra tal como lo reiteramos en el punto anterior. Recuerde que cada una de las partes podrían ser condenadas de manera separada.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que estas pólizas cubren los *PERJUICIOS PATRIMONIALES* tales como gastos o perjuicios directos, pero excluyen los *PERJUICIOS EXTRA PATRIMONIALES* como el daño moral, fisiológico o a la vida en relación.

En el programa E-CARGO se puede contratar RC Extracontractual como un amparo adicional en el transporte, diseñado para protegerse en estas primeras capas. Para una segunda capa de protección, conviene contratar una póliza de Responsabilidad Civil general que incluya la actividad de transporte.



REFERENCIAS

Normatividad nacional

Decreto 410 de 1971. Por el cual se expide el Código de Comercio. 16 de junio de 1971. DO:33339.

Ley 57 de 1887. Sobre adopción de Códigos y unificación de la legislación nacional [Código Civil]. 15 de abril de 1887. DO: 7019.

Ley 336 de 1996. Estatuto General de Transporte. 20 de diciembre de 1996. DO: 42948.

Jurisprudencia nacional

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 15 de septiembre de 2016. Radicación No. 25290 31 03 002 2010 00111 01.

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 17 de mayo de 2011. Radicación No. 2005-00345-01.

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 27 de junio de 2012. M.P. Javier Zapata Ortiz.

Doctrina y otros

"Polémica por liberación de hombre que se estrelló contra casa al sur de Bogotá, dejando seis muertos." *El Tiempo*. December 23, 2007. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3873469>.

Ricaurte, José Antonio. *El riesgo del transporte de carga en Colombia*. Bogotá: Kimpress Impresiones, 2013.

Tamayo, Javier. *El contrato de transporte*. Bogotá: Editorial Temis, 1991.