



**Legitimación en la causa: empresas afiliadoras de transporte de carga pesada por carretera
en procesos de responsabilidad civil extracontractual**

Cristina Alejandra Nieves Pastrana

Trabajo de grado presentado para optar al título de Especialista en Derecho Procesal

Tutor

Octavio Macías González

Magister en investigación

Universidad de Antioquia

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

Especialización en Derecho Procesal

Medellín, Antioquia, Colombia

2023

Cita	(Nieves Pastrana, 2023)
Referencia	Nieves Pas, C.A. (2023). <i>Legitimación en la causa: empresas afiliadoras de transporte de carga pesada por carretera en procesos de responsabilidad civil extracontractual</i> . [Trabajo de grado especialización]. Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.
Estilo APA 7 (2020)	



Especialización en Derecho Procesal, Cohorte XVII.



Biblioteca Carlos Gaviria Díaz

Repositorio Institucional: <http://bibliotecadigital.udea.edu.co>

Universidad de Antioquia - www.udea.edu.co

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

Resumen

El objetivo de esta monografía tiene como pilar fundamental establecer cuáles son las garantías legales que poseen las empresas afiliadoras de vehículos de transporte de carga en el marco de los procesos jurídicos de responsabilidad civil extracontractual y su legitimación en la causa al ser llamadas a comparecer ante estrados judiciales. La intención primordial a lo largo de este escrito está encaminada a visualizar los mecanismos efectivos que poseen las empresas afiliadoras de vehículos de carga al momento de enfrentar una demanda, qué mecanismos procesales tienen para poder hacerle frente a las pretensiones de la contraparte y adicionalmente hacer un recorrido sobre la forma en la que han venido fallando las altas cortes, para poder recolectar las distintas posturas que se pueden relacionar con respecto a cada caso en concreto, intentando verificar cual sería la forma más efectiva de argumentar una adecuada defensa al estar inmersos en procesos de esta índole, la cual a fin de cuentas estará enmarcada a ejercer un derecho de defensa efectivo respecto a la solidaridad que pueda o no presentarse respecto de los contratos de afiliación y sus respectivas obligaciones, para lograr con ello una sentencia favorable.

Palabras claves: Responsabilidad civil extracontractual, coadyuvancia, solidaridad jurídica.

Abstract

Extracontractual civil liability in Colombian legislation has an extensive jurisprudential basis, making it a widely developed topic, but addressing the issues of cargo transportation companies and their solidarity with the driver and owner of the vehicle is an issue that still causes conflicts and disagreements when facing a judicial process. Although the assistance that must be presented between those involved in an accident is clear, the primary intention throughout this writing is aimed at visualizing the effective mechanisms that the affiliated cargo vehicle companies have when facing a lawsuit. Which procedural mechanisms they have to be able to confront the claims of the counterparty and additionally take a look at the way in which the high courts have been ruling, to be able to collect the different positions that can be related with respect to each specific case, trying to verify what would be the most effective way to argue an adequate defense when immersed in processes of this nature.

Sumario

Introducción. 1. La responsabilidad civil extracontractual de las empresas afiliadoras de vehículos de carga pesada en siniestros. 2. El contrato de afiliación y sus alcances jurídicos al momento de

resarcir un daño. 2.1 Casos de eximente de responsabilidad de la empresas afiliadoras de vehículos de carga pesada. 2.2.1. Posturas de las Altas Cortes al momento de fallar las sentencia de responsabilidad civil extracontractual de las empresas de transporte de carga. 3. Garantías constitucionales y procesales con las que cuentan las empresas afiliadoras de vehículos de carga al momento de enfrentar procesos de responsabilidad civil extracontractual.

Introducción

La responsabilidad objetiva de las empresas afiliadoras de vehículos de transporte de carga ha generado un amplio debate probatorio cuando están inmersas ante procesos de responsabilidad civil extracontractual, precisamente por la solidaridad que se genera entre la empresa y el propietario del vehículo; pero para poder abordar el tema de la solidaridad es necesario primero hablar del presupuesto de legitimación en la causa, el cual conlleva hacer un recorrido por dos pilares fundamentales, el primero de ellos, la responsabilidad contractual que poseen las empresas con sus afiliados y el segundo, la responsabilidad civil extracontractual derivada de un siniestro o colisión.

Las empresas de transporte realizan contratos de adhesión con sus afiliados;(Decreto 431 de 2015, artículo 2.2.1.6.4.), los cuales tienen por objeto principal realizar un intercambio de obligaciones, en primer lugar, la empresa es la encargada de proporcionar las rutas, recorridos y viajes; por otro lado, el propietario del vehículo se obliga a tener disponible el automotor para cumplir con los compromisos de los trayectos convenidos, desde este orden de ideas, se recibe una contraprestación económica, toda vez que el valor del servicio es dividido entre estos dos.

El vehículo que presta el servicio de transporte no es propiedad de la empresa afiliadora, pero por mandato legal (Decreto 1079 de 2019, artículo 2.2.1.6.8.2) a ella le corresponde la guarda del automotor, lo que implica que debe velar porque este se encuentre en óptimas condiciones para la prestación del servicio, mediante solicitud de pruebas de mantenimiento preventivo y revisiones tecnomecánicas; pero, a su vez, también son las encargados de velar por la seguridad de los conductores, pasajeros o terceros, por lo que verifican que la documentación del SOAT, pólizas de responsabilidad civil extracontractual, planillas de seguridad social y contratos estén renovados y al día.

Ahora bien, esto corresponde a las obligaciones que se encuentran estipuladas en los contratos de afiliación, el cual es de carácter privado y supone un compromiso entre las partes, pero al enmarcar el tema desde la responsabilidad civil extracontractual en el escenario de un siniestro se analizan distintos vacíos o poca ampliación con relación al tema.

En el imaginario de que uno de los vehículos afiliados colisione, causando daños materiales o perjuicios a la integridad física o corpórea de un tercero, la empresa afiliadora es solidariamente responsable con el daño, tal como lo menciona El Código de Comercio (Decreto 410 de 1971, artículo 991), fruto del contrato que se presenta entre ambas partes y aunque la responsabilidad penal del conductor del vehículo sea personalísima, la obligación de reparar el daño le corresponde tanto al propietario del vehículo como de la empresa afiliadora.

Con relación a este caso, la ley es clara y no hay lugar al debate, pero, qué pasaría en el evento en que el vehículo esté prestando un servicio que no haya sido programado previamente por la empresa afiliadora, o que se realice el servicio de transporte aunque expresamente se hayan negado los recorridos y rutas; cómo podría la empresa argumentar de forma veraz que ella no está llamada a responder solidariamente por el perjuicio causado, en qué casos es factible excepcionar la falta de legitimación en la causa para liberarse judicialmente de la responsabilidad en los procesos civiles.

Estos son debates relevantes que deberían contar con un amplio material de apoyo, pero muy por el contrario de lo que se esperaría, es un tema del que poco se habla, precisamente por la atipicidad del caso, ya que, teniendo una vinculación contractual mediante una afiliación, en principio no habría lugar al contradictorio en el manifiesto de una excepción, puesto que se asume que la empresa y el vehículo poseen una relación jurídica, lo que los lleva a ser solidarios entre sí.

Pero cuando el panorama se distingue porque alguna de las partes incumplió con el contrato pactado, se visualizan grandes interrogantes, entre ellos, el presupuesto de la legitimación en la causa para comparecer en los procesos de responsabilidad civil extracontractual, debido a que aun sabiendo de la existencia de un vínculo contractual, el daño que se ocasionó no está vinculado a un debido actuar; y si bien es obligación del causante de los hechos, en este caso el conductor, salir a reparar el daño, resulta injustificado solicitarle a la empresa que posee la afiliación que comparezca ante el proceso y responda solidariamente.

Es necesario abordar el tema para delimitar las garantías legales que tienen las empresas que afilian vehículos de transporte de carga, en el marco de un estado que busca garantizar que las

víctimas dentro de un proceso logren una efectiva reparación integral, pero también se deben poner a consideración los diferentes escenarios que se suelen presentar en la cotidianidad, ya que el tema que se aborda pone en consideración casos poco comunes, pero de gran repercusión a nivel jurídico.

Al lograr compilar los distintos argumentos que la Corte Suprema de Justicia expone en sus sentencias, se abría un campo de acción más amplio para el debate probatorio y para el litigio, dejando en igualdad de condiciones a las partes al momento de acudir ante la jurisdicción ordinaria.

1. La responsabilidad civil extracontractual de las empresas afiliadoras de vehículos de carga pesada en siniestros.

Cuando se habla de responsabilidad civil extracontractual derivada de siniestros, hay un escenario concreto al que hay que ceñirse, y esto es, un accidente de tránsito, en donde se tiene como precedente que hay un víctima y un daño por resarcir. En el entendido de un accidente, la víctima o el afectado tiene derecho a un resarcimiento patrimonial, esto con relación a que la ley ha sido dadivosa al manifestar que se podrían llamar a responder por dicho daño de forma conjunta al conductor del vehículo, al propietario y a la empresa que lo afilie. Esto posee su fundamento por cuanto argumentan que si todos estos se están viendo lucrados de la actividad económica que genera el transporte, en el caso de que haya un daño, derivado de esta actividad, todos deben entrar a responder por el perjuicio que se ocasione.

Es una explicación lógica y garantista, pero de acá se despliega un escenario diferente, correspondiente al límite que tiene esta prerrogativa, en el entendido que en diferentes ocasiones las empresas que afilian a estos vehículos perdieron el control o mandato sobre dichos automotores, no se están viendo beneficiados económicamente de las actividades que ejercen y tampoco tienen respaldo legal.

La Corte Suprema de Justicia en sentencia C-5885 de 2016, ha sido clara al manifestar que los contratos de afiliación entre las empresas de transporte y los propietarios de los vehículos son el lazo principal para exigir de estas la solidaridad al momento de presentarse una reparación integral originada por un daño; teniendo su fundamento en la reciprocidad de beneficios económicos que se derivan de la actividad, puesto que la empresa es el canal de intermediación y el vehículo el medio de transporte que hace posible la prestación del servicio. Todo esto está ligado a las garantías que busca ofrecer el ordenamiento jurídico a las posibles víctimas al momento en

que se vean inmersas en una reclamación a causa de un perjuicio derivado de un accidente de tránsito.

De igual forma, por mandato legal, (Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional de Transporte, artículo 34) las empresas afiliadoras tiene la obligación de hacer seguimiento estricto del cumplimiento de requisitos esenciales para el ejercicio de la actividad de transporte, obligando al conductor a presentar su licencia de conducción renovada y el pago de la seguridad social vigente; y, por otro lado, el mantenimiento y seguridad de los vehículos, el cual abarca los mantenimientos preventivos, las pólizas de responsabilidad civil extracontractual y las revisiones técnico mecánicas.

Bajo este panorama se tendría claridad sobre el vínculo contractual que tienen las partes involucradas, toda vez que para el ejercicio pleno del transporte es necesario que tanto la empresa como el propietario del vehículo cumplan con los acuerdos emanados de su labor, plasmado en un contrato privado, como exige el reglamento el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga. (Decreto 173 de 2001 artículo 21) y regido por los requisitos mínimos que se exige para su creación, lo que conllevaría a hablar de una solidaridad al momento de encarar los hechos causantes de un daño en materia extracontractual, toda vez que ambos reciben beneficios pecuniarios de la actividad económica que prestan.

Es lógico pensarlo, puesto que, al estar inmersos en un negocio, tanto los beneficios como los perjuicios que se generen de ese contrato les corresponde a ambos repararlos. Resultaría una carga injustificada para el propietario del vehículo estar compartiendo sus ganancias con la empresa donde labora si ella a su vez no compartiera en igual medida la obligación de coadyuvarlo en los procesos a los que sea llamado a responder.

Si bien esta teoría tiene un fundamento legal ampliamente abordado, precisamente por la cotidianidad de los casos, por otra parte, hay una postura totalmente en contraposición, la cual ahonda sobre el tema de la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, la cual se encuentra descrita por el Tribunal Superior de Buga (2017), así:

Desde esa perspectiva, y dado que la citada sociedad de transporte fundamentó sus excepciones justamente, en el hecho de no tener control y dirección sobre el tractocamión causante del accidente, se le imponía a la juez de primera instancia, conforme a la jurisprudencia antes citada, verificar si existía prueba de tal desprendimiento, pues se

insiste, la presunción de culpabilidad en cabeza de la empresa afiliadora, admite prueba en contrario.(p. 10)

Teniendo como partida que las altas cortes tienen un criterio unificado con respecto a aquellos que se encuentran legitimados o no para comparecer en los procesos, explícito en la sentencia T-416 (Corte Constitucional, 1997), cuando menciona: *“Es una calidad subjetiva de las partes en relación con el interés sustancial que se discute en el proceso. Por tanto, cuando una de las partes carece de dicha calidad o atributo, no puede el juez adoptar una decisión...”* (p. 1). Es claro también que todo depende del debate probatorio que se adelante durante el proceso, puesto que no hay un juicio exacto que defina los casos en los que prosperarán los eximentes de responsabilidad y no basta únicamente con manifestar un hecho extraño para solicitar ser absueltos de la obligación de solidaridad al momento de reparar un daño.

En el entendido de que las empresas afiliadoras sean llamadas a comparecer a los procesos de responsabilidad civil extracontractual, lo primero que estas deben verificar es su legitimación para comparecer en el proceso, toda vez, que las afiliación de estos vehículos podrían encontrarse no renovados, el automotor podría estar vendido sin autorización del cambio de propietario por parte de la empresa o incluso más grave, se podrían encontrarse en causales de exclusión al no contar con la expedición de las pólizas de responsabilidad civil extracontractual, todo esto será el derrotero inicial para lograr una defensa adecuada ante los estrados judiciales.

2. El contrato de afiliación y sus alcances jurídicos al momento de resarcir un daño.

Como se menciona en el capítulo anterior, es, sin lugar a dudas, el contrato de afiliación el vínculo contractual del cual se deriva la responsabilidad de las partes, en este caso, entre propietario del vehículo y empresa de afiliación.

Es este acuerdo ley para las partes y las obliga a efectuar acciones en pro del cumplimiento efectivo de aquello que se estipula o plasma en la ejecución del mismo. Parte integral y fundamental

de dichos contratos están dados al compromiso en donde el propietario del vehículo garantiza el transporte y la empresa afiliadora se encarga de intermediarlos.

Pero aún más importante que esto, es aquello que se despliega con relación a la responsabilidad derivada de los eventuales daños o perjuicios que puedan llegarse a causar a partir de esta actividad. Cuando las partes acuerdan asociarse con la finalidad de crecer de forma económica, deben tener en cuenta que esto conlleva una responsabilidad de cara a un público, y también a todas las entidades a las que deban responder por su ejercicio.

Desarrollar una actividad económica relacionada con servicio de transporte, conlleva obligaciones ante los entes reguladores de dicha actividad, otorgando control y seguridad a aquellos que contratan los servicios y desean garantías para su transporte. (Decreto 2409 de 2018).

Es precisamente por mandato legal, que las empresas afiliadoras necesitan tener una vigilancia rigurosa sobre el funcionamiento de los vehículos, su papelería y el orden de las rutas programadas, todo esto dictado por el Estatuto General de transporte (Ley 336 de 1996).

En el caso de la actividad de transporte, hay distintas entidades a las cuales se les otorga información, como lo es el caso de las entidades de Secretaría de Movilidad, las cuales según el Acuerdo 257 de 2006, tiene como función principal, “...orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal...” (art. 48).

Esto con la intención de informar y dejar plasmado en el historial de dicho automotor la vinculación o afiliación que tenga el vehículo.

Otra entidad encargada de realiza control y vigilancia en la prestación del servicio de transporte, el costo de los servicios, las rutas de los viajes e información sobre la carga que se transporta, es la entidad denominada, Superintendencia de Puertos y Transporte, cuya función principal se encuentra plasmada en el Decreto 1016 del 2000, y el cual reza:

Corresponde a la Superintendencia de Puertos y Transporte, ejercer las funciones de inspección, control y vigilancia que le corresponden al Presidente de la República como Suprema Autoridad Administrativa, en materia de puertos de conformidad con la Ley 01 de 1991 y en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de conformidad con la delegación prevista en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000. (Art. 3).

La ley les otorga estas funciones, todo con la finalidad de salvaguardar las garantías y derechos de los oferentes, puesto que corresponde a la prestación de un servicio público para beneficio y satisfacción de la comunidad.

Las empresas afiliadoras, al tener compromisos estipulados con las entidades anteriormente mencionadas, deben poseer un control exhaustivo al momento de proyectar la información que se recolecte, y en aras de evitar que puedan generarse futuros inconvenientes deciden pactar por escrito con los propietarios de los vehículos aquellas obligaciones que se causan con la afiliación, entre ellas, la obligación que poseen los propietarios de los vehículos de informar a la empresa que los afilia información básica como lo es: nombre del propietario del vehículo, dirección donde reside, tipo de identificación y número, lo cual permite la individualización de la persona responsable de dicho acuerdo, solicitan también que los encargados del automotor se comprometan a renovar la documentación necesaria para el tránsito de los vehículos por el territorio, como lo vendría siendo el SOAT y la revisión tecnomecánica. (Resolución 267 de 2022).

Pero incluso más relevante que esto, vendrían siendo las cláusulas en donde los propietarios de los vehículos se comprometen a prestar de forma exclusiva el servicio de transporte para dicha empresa afiliadora, a cumplir a cabalidad con los horarios pactados, a prestar de forma personal el servicio de transporte para el que fueron asignado y responder de forma conjunta por todos aquellos daños en los que se vean involucrados.

Ahora bien, en el entendido de que estas cláusulas agrupan obligaciones, también hay claridad sobre las reglas eximentes de responsabilidad, y de esto se encargan las empresas de hacer especial énfasis.

El alcance que dicta el contrato de afiliación, al momento de reparar un daño o perjuicio en el entendido de un siniestro, va ligado directamente a la solidaridad que recae entre los participantes de dicho acuerdo; toda vez, que al presentarse un perjuicio, es inicialmente el causante del daño quien está llamada a repararlo, entiéndase en perspectiva como el conductor de dicho vehículo, y es apenas coherente, ya que quien altera el debido curso de las cosas es el encargado de sobrellevar la situación, pero en materia civil la premisa anterior dista de la realidad. Esto, debido a que para garantizar aquellos derechos que se han visto vulnerados deben responder tanto el conductor del vehículo, el propietario y la empresa que los afilia, tal como lo menciona la sentencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal (2013).

...en cuanto afiliadoras para la prestación regular del servicio a su cargo, independientemente de que no tengan la propiedad del vehículo respectivo, ostentan el calificativo de guardianas de las cosas con las cuales se ejecutan las actividades propias de su objeto social, “no sólo porque obtienen aprovechamiento económico como consecuencia del servicio que prestan con los automotores así vinculados sino debido a que, por la misma autorización que le confiere el Estado para operar la actividad, pública por demás, son quienes de ordinario ejercen sobre el automotor un poder efectivo de dirección y control, dada la calidad que de tenedoras legítimas adquieren a raíz de la afiliación convenida con el propietario o poseedor del bien, al punto que, por ese mismo poder que desarrollan, son las que determinan las líneas o rutas que debe servir cada uno de sus vehículos, así como las sanciones a imponer ante el incumplimiento o la prestación irregular del servicio, al tiempo que asumen la tarea de verificar que la actividad se ejecute previa la reunión integral de los distintos documentos que para el efecto exige el ordenamiento jurídico y las condiciones mecánicas y técnicas mediante las cuales el parque automotor a su cargo debe disponerse al mercado.”¹ (subrayado de la Sala). (p. 32)

Todo esto, en aras de que las víctimas obtengan una real reparación, tanto así, que si el contrato de afiliación contiene cláusulas en donde expresamente se mencione que las empresas no se harán responsables por los daños o alternaciones que provoque el conductor de dicho automotor, estas se entenderán por no escritas, ya que no podrán renunciar a la solidaridad que los une.

Pero, cabe aclarar, que esto bajo la perspectiva de un reconocimiento formal y bajo los lineamiento que se estipularon; en vez, si por el contrario del hipotético que se desarrolla, la empresa de transporte ha perdido control sobre el automotor, no cuenta con una relación contractual vigente, carece de vigilancia sobre el vehículo; sus rutas, costos de los viajes y demás actos inherentes a una verdadera aprehensión del vehículo, sería bajo un escenario legal ante la jurisdicción ordinaria la instancia que ponga en conocimiento del juez dicha eventualidad, la cual además de un amplio debate probatorio, deberá tener razones valederas del porque la empresa se ha desprendido del control total del vehículo y su funcionamiento, alegando un incumplimiento

contractual por parte del propietario del vehículo y demostrando el cumplimiento por parte de la entidad.

2.1 Casos de eximente de responsabilidad de la empresas afiliadoras de vehículos de carga pesada.

Está claro que para la configuración de un perjuicio que reparar, deben haber unos elementos necesarios a la hora de exponerlos, uno de ellos es el daño y que relacione un nexo causal con lo que se solicita. La Corte Suprema de Justicia en Sala de Casación Civil, en Sentencia 10297 (2014) se ratificó mencionando:

“...dentro del concepto y la configuración de la responsabilidad civil, es el daño un elemento primordial y el único común a todas las circunstancias, cuya trascendencia fija el ordenamiento. De ahí que no se dé responsabilidad sin daño demostrado, y que el punto de partida de toda consideración en la materia, tanto teórica como empírica, sea la enunciación, establecimiento y determinación de aquél, ante cuya falta resulta inoficiosa cualquiera acción indemnizatoria”. (p. 20).

Al haber un daño que reparar, la víctima podrá elegir a cualquiera de los involucrados para acceder a la indemnización, lo que hace alusión a que si desea perseguir sólo a la empresa afiliadora para que responda por los perjuicios ocasionados podrá hacerlo sin que ésta pueda aludir a que sólo responderá por la mitad del daño y el restante deberá aportarlo el propietario del vehículo, toda vez, que es potestativo del demandante escoger a quien desea demandar y bajo que prerrogativas considera más apropiado perseguir el monto de la reparación.

La Corte Constitucional se pronunció en sentencia 055 (2016) y mencionó:

...estiman que todos los obligados están llamados a cumplir con la totalidad de dicha obligación frente al daño y ninguno de los sujetos puede excusar su responsabilidad solicitando a la víctima que se dirija contra el otro responsable, ni pretender el pago solo de una parte de lo adeudado. Por esa razón la víctima tiene el derecho de exigir la totalidad de la reparación a cualquiera de los sujetos obligados a indemnizarla. (p. 4)

Una vez inicia un proceso de reclamación que verse sobre un conflicto originado en un accidente de tránsito, lo primero que debe hacer el apoderado de la víctima es darle paso a la convocatoria a todos los implicados en el hecho, al tratarse de un vehículo de servicio público, se llama a responder por el hecho al propietario del automotor, al conductor que estuvo involucrado en el accidente y a la empresa que afilie el vehículo, todo eso como lo menciona el artículo 36 de la Ley 336 de 1996 donde se expresa: *“Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo”*.

Las empresas afiliadoras, al tener esta carga impuesta por ley entran por obligatoriedad en todos los procesos de responsabilidad civil extracontractual en las que se vean inmersas sus máquinas o vehículos, y la única forma de demostrar un eximente de responsabilidad es ante los tribunales.

En el entendido de una posible reclamación, en materia judicial, la empresa lo primero que intentará corroborar es que el vehículo haya cumplido con todas las indicaciones otorgadas para la prestación del servicio de transporte, entre ellas, que tuviera su ruta previamente definida y aprobada, que este bajo subordinación de la empresa, por lo tanto que haya seguido las indicaciones de hora y lugar en dónde se debía prestar el servicio, aunado a esto la empresa corroborará que no se le haya prohibido expresamente detener el servicio o no realizarlo. Si alguna de estas condiciones no se cumple o se altera de forma total o parcial, podrá la empresa entrar a ejercer su defensa atacando la solidaridad derivada del vínculo contractual que poseen.

Un ejemplo claro de la forma en como las empresas intentan atacar las pretensiones en las demandas va en caminata a la excepción de mérito de falta de legitimación en la causa por pasiva, la cual está definida así por el Consejo de Estado (2015): *“...La legitimación en la causa puede ser activa, cuando se refiere a la capacidad que tiene una persona para demandar; o pasiva cuando tiene que ver con “la capacidad para comparecer como demandado”*.

En el entendido de que la empresa considere que el contrato por el cual se comprometió con el seguimiento y control del vehículo está incumplido, podrá informar en la contestación de la demanda que la solidaridad que recubría la naturaleza del contrato ya no está vigente e intentará demostrar que ya no es ella la llamada a responder por los daños causados por el conductor, y esto,

tiene su fundamento en que la empresa ha perdido el control que se le exige ante las diferentes entidades a las que debe dar cuentas, así como lo menciona la Sentencia T 615 (2019) cuando expresa que, *“en resumen, la entidad no tenía la guarda y control del vehículo (excepción de falta de legitimidad por pasiva). Para ejercer la resistencia de la pretensión”*.

Cuando dentro del proceso la empresa afiliadora considere que es únicamente el propietario y conductor del automotor los que debe responder ante la jurisdicción ordinaria, deberá exponer un argumento de peso en concordancia con los hechos que se relacionen en la petición, y manifestar que aunque el vehículo esté inscrito en la empresa y haga parte de la flota registrada para la prestación de los servicios, incumplieron de forma irremediable el contrato, desligando la obligatoriedad de coadyuvancia que se le endilga a la empresa, tal como lo menciona el Consejo de Estado en la Sentencia 242 (2011) cuando planteó: *“El papel que cumple el coadyuvante, como su nombre lo indica, se circunscribe a contribuir con argumentos para enriquecer los planteamientos de la demanda...”*.

Un argumento de peso, el cual en materia de responsabilidad civil extracontractual podría exonerar a la empresa de tener que reparar los daños, sería hacer alusión a que el vehículo que está involucrado en el accidente, estaba siendo conducido por fuera del horario laboral y sin autorización de los supervisores, lo que daría cuenta de la falta de voluntades y el incumplimiento taxativo a las normas del contrato de afiliación, el cual manifiesta que el conductor del vehículo sólo laborará en los horarios previamente estipulados y bajo la orden y mandato de la empresa; si logran demostrar entonces que el accidente se produjo bajo el incumplimiento contractual de una de las partes, no habría razón alguna para que la responsabilidad de resarcir los daños estuviera en cabeza de la empresa, toda vez, que se produjo sin que mediara relación alguna entre las partes.

La remuneración económica es un tema relevante a la hora de tratar el tema de la solidaridad, esto debido a que es la principal conexión entre los intervinientes del contrato de afiliación, es apenas coherente que, si la empresa se beneficia económicamente del servicio de transporte, deba también ayudar a reparar los daños causados dentro de un choque o siniestro.

Pero es también este nexo el que determinará que se deslienen las responsabilidades, toda vez, que no sería una carga jurídica justa exigir la reparación integral de un daño causado en un conductor que en beneficio propio realiza actividades que están por fuera del vínculo laboral, y de los cuales la empresa no se beneficiaría debido a que no hay ninguna remuneración económica para ella, pero si por el contrario, se logra demostrar ante los ojos del juez que la acción lesiva del agente

ha producido o producirá una disminución patrimonial o moral al demandante, el daño se tendrá como cierto.(Corte Constitucional, Sentencia 061-09 de 2020).

Otro caso en el que la empresa podría alegar que no le corresponde ser la que entre a reparar los daños, es cuando el vehículo que está afiliado o vinculado, sea vendido sin previa autorización de la entidad, esto en el manifiesto de que el propietario del automotor haga traspasos y el nuevo propietario desconociendo que ese vehículo debe laborar bajo órdenes estrictas de la entidad a la que está vinculada, empiece a prestar servicios de forma particular, desconociendo a la empresa afiliadora como coordinadora, vigilante, inspectora y garante de todos los servicios de transportes prestados.

Cuando la responsabilidad que se le exige a las empresas es tan rigurosa, lo que se busca es garantizar la integridad de los terceros expuestos a un peligro inminente a partir de la actividad de conducción, debido a que esta no es considerada un derecho en Colombia, tal como lo menciona la Corte Constitucional (2011):

En este punto debe la Corte precisar que no existe el derecho a conducir un vehículo automotor como tampoco existe el derecho a ser propietario de un vehículo, lo que si existe y ampara la Constitución es el derecho circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, pero no a través de un medio específico, como en este caso lo sería un vehículo particular. La actividad de conducir un vehículo automotor, ya sea público o privado, en sí misma es un privilegio porque no puede ser ejercido por cualquier persona que cuente con la posibilidad material de ingresar a un automóvil y conducirlo, puesto que previamente debe haber demostrado que cumple los requisitos requeridos para hacerlo de manera competente, y en consecuencia, segura, es decir, que conoce las normas que regulan el tránsito, conoce el vehículo, puede detectar y entender los mensajes escritos que el vehículo transmite, está en capacidad de descifrar los mensajes de advertencia o peligro que se dispongan en las vías y cuenta con la aptitud física y mental para conducir sin poner en peligro a sus congéneres. (p. 10).

Y si bien no es un derecho, sino una actividad que debe tener unos lineamientos rigurosos, es debido a esto que para poder garantizar la adecuada prestación de los servicios se debe cumplir

con los requisitos que por ley están descritos y en aras de que las entidades de control tengan un apoyo adicional, es que las exigencias de las empresas de transporte son tan estrictas.

Cuando la empresa no tiene los elementos materiales para responder por las actuaciones que realice el vehículo porque han sido despojados de su función de guardia, es imposible que pueda garantizar que las operaciones que se están ejecutando estén conforme a lo programado y mucho menos que pueda dar cuentas del proceder del automotor. Ahí radica la importancia de los argumentos que se logren exponer ante el juez para su valoración y con ello alcanzar una sentencia favorable.

Según el Código de Comercio, en su artículo 922, el cual fue modificado por el Decreto Extraordinario 01 de 1990, es un eximente de responsabilidad en los casos de accidentes de tránsito el que describe el artículo así :

El transportador sólo podrá exonerarse, total o parcialmente, de su responsabilidad por la inejecución o por la ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones, si prueba que la causa del daño lo fue extraña o que en su caso, se debió a vicio propio o inherente de la cosa transportada, y además que adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación. (p. 5)

Este podría ser un claro ejemplo de cómo un argumento que no tiene relación con la ejecución del contrato entre la empresa y el transportador podría ser el razonamiento de mayor validez para desligar la culpa del hecho ocurrido. Toda vez, que si se logra demostrar que el conductor actuó con diligencia, realizó todas las actuaciones que se esperarían de alguien que demuestre experticia en el tema y adicionalmente, tomando todas las medidas necesarias, el resultado siempre terminaría siendo el mismo, podría entonces no solamente la empresa desligarse de una obligación de responder por los daños, sino que también lo haría el conductor y el propietario del vehículo.

Como se menciona de ante mano, el debate probatorio será el encargado de vislumbrar los distintos escenarios a los que se está expuesto en estos casos, y únicamente una buena defensa logrará convencer al juez de que sus pretensiones salgan avante.

2.2.1. Posturas de las Altas Cortes al momento de fallar las sentencias de responsabilidad civil extracontractual de las empresas de transporte de carga.

Para tener una idea clara sobre la forma en la que fallan los Tribunales y las Altas Cortes, además de los criterios que se tienen en cuenta a la hora de proyectar una sentencia, se hace necesario tomar las posturas que tienen, intentando verificar cuáles son sus proyecciones y que criterios evaluativos poseen a la hora de endilgar responsabilidades.

La Corte Suprema de Justicia, Sala Civil (2021), expresó:

Mientras un vehículo se encuentre vinculado a una sociedad transportadora a raíz de un convenio suscrito en tal sentido con su propietario, aquella no podrá exonerarse de la responsabilidad extracontractual como la auscultada en el sub iudice, aduciendo haber pactado con este que la administración, control y, en general, disposición del rodante no estaría en cabeza del ente social sino del dueño del vehículo; alianza en ese sentido es contraria a su propósito, como es la entrega del bien a una empresa dedicada al ramo del transporte público, máxime si el artículo 13 de la ley 336 de 1996, aludiendo a la autorización que otorga el Estado para prestar el servicio público de transporte, prevé que “[l]a habilitación es intransferible a cualquier título...” (p. 33).

Se ha expresado en distintas ocasiones que si la intención de la empresa afiladora va encaminada a buscar un fallo que la exonere de la solidaridad propia de estos procesos, su argumento de pila no debería ser que por un acuerdo de voluntades el encargada de la vigilancia del vehículo es únicamente el propietario y que por lo tanto ya no habría responsabilidad en la ejecución de sus actividades, ya que como lo expresa La Corte Suprema de Justicia, un acuerdo de voluntades no puede estar por encima de lo que por Ley se dicta, y en estos casos, la empresa es la que debe ser la garante del funcionamiento del vehículo que administra y es ella la que da cuentas de su labor y como lo ejecuta.

Por el contrario, y como se mencionó en capítulos anteriores, si el argumento se basa en demostrar que el accidente ocurrió de forma intempestiva y que bajo ninguna circunstancia habría lugar a evitarlo aún actuando de la forma más diligente, la Corte Suprema de Justicia tiene una forma de fallar encaminada a demostrar que no es posible delegar la culpa en el hecho gravoso, tal como lo menciona en su Sentencia de Casación 17723 (2016) cuando alude que, “*en ciertos*

eventos, como aconteció en el asunto materia del litigio, «la falla mecánica sí es constitutiva de causa extraña que libera de responsabilidad al demandado, en particular al transportador» (p. 30).

Importante acotación que relaciona la Corte en este supuesto, ya que manifiesta que si bien hay argumentos que demuestran con mayor claridad que otros una causa extraña atribuible al hecho dañino, cada caso es diferente y habría que entrar a detallar cada uno para dar una respuesta concreta, sobre todo, porque lo que se busca por parte de los jueces es siempre velar por los derechos de la víctima, siempre y cuando hayan elementos que demuestren que efectivamente se cumplen con los lineamientos de la culpa, pero si no hay a quien endilgar responsabilidad, debido a que se logra comprobar que el hecho generador del perjuicio fue una causa extraña, no habrá más alternativa que declarar la exoneración de los demandados en el proceso.

Otro argumento igualmente válido para la Corte al momento de exonerar de responsabilidad a las empresas afiliadoras, es cuando se habla de la excepción de culpa exclusiva de la víctima, la cual está definida en la Sentencia 7534 de 2015 de la Corte Suprema de Justicia, en su sala de Casación Civil, así:

La culpa exclusiva de la víctima, como factor eximente de responsabilidad civil, ha sido entendida como la conducta imprudente o negligente del sujeto damnificado, que por sí sola resultó suficiente para causar el daño. Tal proceder u omisión exime de responsabilidad si se constituye en la única causa generadora del perjuicio sufrido, pues de lo contrario solo autoriza una reducción de la indemnización, en la forma y términos previstos en el artículo 2357 del Código Civil. (p. 14).

Esta excepción es bastante controversial en el ámbito de la responsabilidad civil extracontractual, y debe ser argumentada de forma contundente al momento de la contestación de la demanda, toda vez, que al estar enfrentando un proceso de esta índole, lo común es que se busque la reparación integral del daño y no que la persona que resultó lesionada pueda quedar desprotegida o desamparado a la luz de un proceso judicial.

La Corte Suprema de Justicia (2011) ha sido clara cuando ha manifestado que lo común en los casos de responsabilidad civil es que las dudas que se tengan dentro del proceso sean resueltas a favor la parte más vulnerable, y lo ratifica en su Sentencia 5001 cuando menciona:

Sin embargo en materia de responsabilidad civil extracontractual el panorama probatorio es diferente, toda vez que esa duda en la causa del siniestro no tiene el efecto de destruir el nexo causal entre el ejercicio de la actividad peligrosa y el daño; por el contrario, como el daño se produjo en ejercicio de una actividad peligrosa por parte de demandado, esa duda deberá resolverse en favor de la víctima. (p. 11)

Por consiguiente, si la parte demandada desea que este sea su argumento al momento de debatir en juicio su responsabilidad, deberá tener pruebas que no dejen lugar a dudas sobre la imprudencia, maniobra peligrosa e irresponsabilidad que hubiera cometido el demandante al momento de presentarse la colisión, no habiendo otro camino para el juez que declarar probada la excepción de culpa exclusiva de la víctima con respecto a los elementos materiales probatorios del expediente.

La observación de distintas decisiones judiciales en materia de responsabilidad civil extracontractual derivadas de la actividad de conducción han dejado entrever que las decisiones de las altas cortes están encaminadas a la protección de los derechos de la víctima, en el entendido de que es la parte más vulnerable la que acude a los estrados en búsqueda de una reparación integral, tal como lo menciona la Sentencia T 437 (2018) , cuando hace alusión a que *“las víctimas de accidentes de tránsito tienen derecho a, entre otros, indemnización por incapacidad permanente”* (p. 6).

Por lo tanto, para que las pretensiones de la contraparte logren ser desvirtuadas debe haber pruebas de peso a lo largo del debate judicial.

3. Garantías constitucionales y procesales con las que cuentan las empresas afiliadoras de vehículos de carga al momento de enfrentar procesos de responsabilidad civil extracontractual.

Una vez causado el daño, y este involucre como posible responsable al conductor de un vehículo que preste un servicio público de transporte, se da inicio a una serie de responsabilidades conjuntas entre el conductor, el propietario y la empresa afiliadora para con la posible víctima, y en el imaginario de que se adentren a un proceso judicial, lo primero que se debe tener en cuenta

es, como empresa afiliadora qué garantías procesales le asisten y que tipo de acciones podrá ejecutar para ejercer su derecho a la defensa.

En especial, el derecho de contradicción, el cual está definido en la Sentencia T-544 (2015) y menciona:

Es relevante el derecho a la defensa para efectos de disponer de asistencia técnica que permita a los sujetos procesales ser oído y hacer valer sus argumentos y pruebas en el curso de un proceso que lo afecta, ya sea por medio de un abogado designado por confianza o uno asignado por el Estado en casos en que procede el amparo de pobreza. No obstante, como el derecho a la defensa técnica suele realizarse a través de actos de contradicción, notificación, impugnación, solicitud probatoria y alegación, ésta puede ser ejercida de acuerdo con las circunstancias y los diferentes elementos probatorios recaudados, pudiendo ser practicado con tácticas diversas. Por esta razón, la Corte ha adoptado criterios estrictos para que la actuación desplegada por el abogado, sea constitutiva de la vulneración de los derechos fundamentales... (p. 2)

En todos los procesos judiciales hay reglas y principios básicos que se han de seguir para llevar hasta su culminación un proceso y las demandas de responsabilidad civil no son la excepción.

Como parte dentro del proceso, la empresa afiliadora tiene derecho a que se le respete el principio de legalidad y el debido proceso, el cual está definido por la Corte Constitucional en Sentencia T- 516 (1992), así:

El carácter fundamental del derecho al debido proceso proviene de su estrecho vínculo con el principio de legalidad al que deben ajustarse no sólo las autoridades judiciales sino también, en adelante, las administrativas, en la definición de los derechos de los individuos. Es pues una defensa de los procedimientos, en especial de la posibilidad de ser oído y vencido en juicio, según la fórmula clásica, o lo que es lo mismo, de la posibilidad de ejercer el derecho de defensa. El derecho al debido proceso comprende no solo la observancia de los pasos que la ley impone a los procesos judiciales y a los procesos y trámites administrativos, sino, también el respeto a las formalidades propias de cada juicio, que se encuentran, en general, contenidas en los principios que los inspiran, el tipo

de intereses en litigio, las calidades de los jueces y funcionarios encargados de resolver.
(p. 1)

Como bien lo menciona la Corte Constitucional, el debido proceso debe estar inmerso en todos los procesos y, además, debe de mantenerse a lo largo de todo el procedimiento que se efectuó, si bien la empresa afiliadora es una de las llamadas a responder por los posibles daños que se generen en un accidente de tránsito, hay que darle la oportunidad de ser oída en juicio y que de sus declaraciones se desprendan hechos por los cuales se controvertan las pretensiones solicitadas.

Otra garantía que poseen las empresas a lo largo de los procesos judiciales es la de controvertir las pruebas que se alleguen al proceso, la cual se encuentra definida por la Corte Suprema de Justicia en la Sentencia 48965 del 18 de abril (2017) así:

El derecho a controvertir la prueba es la facultad que tiene la parte o el interviniente de discutir elementos de ella que respaldan la hipótesis adversa, junto con la posibilidad de presentar material probatorio que refute la probanza contraria a la hipótesis que se defiende dentro de un proceso. (p. 14).

Lo que significa que el demandado, en este caso la empresa, podrá argumentar como mejor le parezca su debate, en aras de lograr demostrarle al juez que las pruebas que se aportan para lograr una reparación no corresponden a la realidad fáctica, y que la única realidad que el juez deberá tener en cuenta es aquella que absuelve de responsabilidad y ataca directamente la pretensión, demostrando que hay razones concluyentes para impedir declarar una responsabilidad civil.

Se podría tomar como precedente todas aquellas técnicas que se han visto a lo largo de los años, pero definir las que tengan un impacto positivo en la defensa de las empresas es el verdadero reto, principalmente porque es a ellas a las que buscan atacan en mayor medida, debido al reconocimiento económico que podrían conceder. Si bien las empresas afiliadoras deben responder solidariamente en las reparaciones, toda vez que como lo menciona la Sentencia C-579 de 1999 expedida por la Corte Constitucional: “...entre los dueños de equipos de transporte y las empresas explotadoras del servicio existe una unidad, dentro de la cual solo puede operar la solidaridad y no la intermediación, pues ambas partes son beneficiarias de la actividad.”.

Cabe resaltar que esto no significa que las empresas no puedan tener una defensa dentro del proceso no únicamente encaminada a atacar las pretensiones, sino que también podrían buscar que se declare una falta de legitimación en la causa por pasiva si logra demostrar que el demandado no es obligado a satisfacer el derecho que se reclama (Corte Constitucional, Sentencia 45901 de 2022).

Otro mecanismo de defensa que podría utilizar la empresa transportadora para intentar demostrar que fue desprendida de la administración del vehículo es cuando este se encuentre hurtado, debido a que sería imposible, tanto para el conductor como para la empresa dar cuentas de las actuaciones o desplazamiento del automotor, ya que fueron despojados de la potestad de tener el control sobre él, tal como lo menciona la Sentencia 386 de la Corte Suprema de Justicia (2022):

...la calidad de guarda, se presume en la persona a quien se pruebe es “dueña o empresaria del objeto con el cual se ocasionó el perjuicio en desarrollo de una actividad peligrosa...” o de “aquellas personas cuya relación con el bien objeto de la actividad desnuda la calidad de propietario, poseedor o tenedor...”, calidad que puede ser desvirtuada si el agente demuestra “que transfirió a otra persona la tenencia de la cosa en virtud de un título jurídico, (...) o que fue despojado inculpablemente de la misma, como en el caso de haberle sido robada o hurtada...”. (p. 29)

En materia probatoria, toda afirmación que se realice debe ser demostrada, como bien lo menciona la Corte Constitucional en Sentencia 086 (2016) cuando hace alusión que “*por regla general a las partes incumbe probar el supuesto de hecho de las normas que invocan, y precisan que la intervención del juez a través de la institución de la carga dinámica de la prueba es excepcional*” (p. 7). Por consiguiente, es apenas lógico que al momento de dar respuesta ante las autoridades que lo requieran, se debe demostrar que se realizaron las respectivas denuncias por hurto, y corroborar que ahí este especificado el día y la hora de la ocurrencia de esos hechos, esto, sin lugar a dudas, sería una prueba contundente sobre la pérdida de garante del vehículo y sobre la imposibilidad de responder por los actos que con posterioridad al hurto se causen.

Si bien dentro de un proceso judicial no se podrán garantizar resultados, porque no es éticamente correcto, el profesional del derecho si debe entregar toda su diligencia y conocimiento

en procura de resultados favorables para su cliente, así como lo menciona la Corte Constitucional en su Sentencia 138 (2019) al hacer referencia de que *“es fundamental que se siga buscando garantizar la idoneidad técnica y ética de quienes ejercen la profesión jurídica, de forma tal que se recupere el valor ético del ejercicio profesional,…”* (p. 28). Es por ello que tener de ante mano los mecanismos legales y el conocimiento sobre las posturas de los jueces es aquello que hace la diferencia entre una simple defensa y una defensa técnica encaminada a obtener un resultado favorable.

Conclusiones

Dentro del desarrollo de este proyecto se han observado posturas definidas por parte de las altas cortes cuando se trata de fallar en temas de responsabilidad civil extracontractual, está claro que los jueces intentan descubrir la verdad a través de las narrativas de las partes y apoyándose en los elementos materiales probatorios que se recauden dentro de los procesos, pero la prevalencia está dada a salvaguardar la integridad y derechos de las víctimas de los accidentes de tránsito, toda vez, que se puede observar como el legislador y los jueces han intentado reducir el margen de errores con respecto a la responsabilidad de los siniestrados.

En los procesos en donde están inmersas las empresas afiliadoras de transporte, se busca que sean ellas las garantes y guardas de las actividades que desarrollan el automotor, imponiendo multas y sanciones sino se cumple con las obligaciones que por ley se les impone, y teniendo como fundamento salvaguardar la vida y la integridad de los terceros que puedan verse afectados por las irregularidades en la prestación de los servicios de transporte.

Al ser este un tema de gran impacto a nivel social, por las repercusiones que podrían generarse, lo primero que se busca garantizar es la homogeneidad en la prestación de los servicios por parte de conductores y empresas, intentando mitigar las consecuencias que se pudieran generar por la irregularidad que muchas veces reviste este tipo de actividades.

El conductor, el propietario del vehículo y la empresa que lo afilia siempre serán solidariamente responsables por los daños que se generen con la prestación del servicio, pero, al ser esta una presunción de derecho admite prueba en contrario, y eso es precisamente lo que se visualiza acá, una adecuada defensa para lograr la mejor actuación al momento de entrar en un debate judicial.

Referencias

- Colombia. Congreso de la República. (1996). Ley 336 de 1996 (diciembre 20) “*Por el cual se adopta el estatuto nacional de transporte*”. Diario oficial.
- Colombia. Consejo de Estado (2011). Sentencia 242 de 2012. *Nulidad*. M.P. Alfonso Vargas Rincón. Consejo de Estado.

Colombia. Consejo de Estado (2015). Sentencia 00032 de 2015. *Falta de legitimación en la causa por pasiva*. C.P. Alberto Yepes Barreiro. Consejo de Estado.

Colombia. Corte Constitucional (1992). Sentencia de acción de tutela 516 de 1992. *El debido proceso*. M.P. Fabio Morón Díaz. Corte Constitucional.

Colombia. Corte Constitucional (1997). Sentencia de acción de tutela 416 de 1997. *Legitimación en la causa*. M.P. Antonio Barrera Carbonell. Corte Constitucional.

Colombia. Corte Constitucional (1999). Sentencia 579 de 1999. *Demanda de inconstitucionalidad contra los artículos 36 y 65 de la Ley 336 de 1996 “por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”*. M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz. Corte Constitucional.

Colombia. Corte Constitucional (2011). Sentencia de Constitucionalidad 468 de 2011. *Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 3, numeral 1, de la ley 1397 de 2010, “por medio de la cual se modifica la ley 769 de 2002”*. M.P. María Victoria Calle Correa. Corte Constitucional.

Colombia. Corte Constitucional (2015). Sentencia de acción de tutela 544 de 2015. *Derecho a la defensa técnica*. M.P. Mauricio González Cuervo. Corte Constitucional.

Colombia. Corte Constitucional (2016). Sentencia 086 de 2016. *Demanda de inconstitucionalidad*. M.P. Jorge Iván Palacio Palacio. Corte Constitucional.

Colombia. Corte Constitucional (2016). Sentencia 055 de 2016. *Demanda de constitucionalidad*. M.P. Luis Ernesto Vargas Silva. Corte Constitucional.

Colombia. Corte Constitucional (2018). Sentencia 437 de 2018. *Reconocimiento de perjuicios*. M.P. Alejandro Linares Cantillo. Corte Constitucional.

Colombia. Corte Constitucional (2019). Sentencia 138 de 2019. *Demanda de inconstitucionalidad*. M.P. Alejandro Linares Cantillo. Corte Constitucional.

Colombia. Corte Constitucional (2019). Sentencia de acción de tutela 615 de 2019. *Revisión de sentencia*. M.P. Alberto Rojas Ríos. Corte Constitucional.

Colombia. Corte Suprema de Justicia (2011). Sentencia de casación 20015001 de 2011. *Demanda de Responsabilidad civil extracontractual*. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena. Corte Suprema de Justicia.

Colombia. Corte Suprema de justicia (2013). Sentencia de casación 386 de 2013. *Declaración de responsabilidad civil*. M.P. Fernando Alberto Castro Caballero. Corte Suprema de justicia.

Colombia. Corte Suprema de Justicia (2013). Sentencia de Casación 386 de 2013. *Responsabilidad civil extracontractual*. M.P. Fernando Alberto Castro Caballero. Corte Suprema de Justicia.

Colombia. Corte Suprema de Justicia (2014). Sentencia de casación 10297 del 2014. *responsabilidad civil extracontractual*. M.P. Ariel Salazar Ramírez. Corte Suprema de Justicia.

Colombia. Corte Suprema de Justicia (2015). Sentencia 7534 de 2015. *Demanda de Responsabilidad contractual*. M.P. Ariel Salazar Ramírez *Responsabilidad contractual*. Corte Suprema de Justicia.

Colombia. Corte Suprema de Justicia (2016). Sentencia de casación 5885 de 2016. *Responsabilidad civil extracontractual*. M.P. Luis Armando Tolosa Villabona. Corte Suprema de Justicia.

Colombia. Corte Suprema de Justicia (2016). Sentencia de casación 17723 de 2016. *Demanda de responsabilidad civil extracontractual*. M.P. Luis Alonso Rico Puerta. Corte Suprema de Justicia.

Colombia. Corte Suprema de Justicia (2017). Sentencia 48965 de 2017. *Abstenerse*. M.P. José Francisco Acuya Vizcaya. Corte Suprema de Justicia.

Colombia. Corte Suprema de Justicia (2021). Sentencia de casación 1084 de 2021. *Demanda de declaratoria de responsabilidad civil extracontractual*. M.P. Aroldo Wilson Quiroz Monsalvo. Corte Suprema de Justicia.

Colombia. Ministerio de Transporte (2022). *Resolución 20221300000267 de 2022 (diciembre 26). Obligación de verificación de existencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), vigente*. Diario Oficial.

Colombia. Presidencia de la República. (2000) Decreto 1016 del 2000 (junio 6) “*Por el cual se modifica la estructura de la Superintendencia de Puertos y Transporte*”. Diario Oficial.

Colombia. Presidencia de la República. (2001). Decreto 173 de 2001 (febrero 5) “*Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor de carga*”. Diario oficial.

Colombia. Presidente de la República (2018). *Decreto 2409 del 2018 (diciembre 24) “Por el cual se modifica y renueva la estructura de la Superintendencia de Transporte y se dictan otras disposiciones”*. Diario Oficial.

Colombia. Presidente de la República. (1990). Decreto 001 de 1990 (enero 02). “*Por el cual se introducen algunas modificaciones al Código de Comercio, en lo referente al contrato de transporte y al seguro de transporte*”. Diario Oficial.

Colombia. Tribunal Superior de Medellín (2022). Sentencia 45901. *Demanda de responsabilidad civil*. M.P. Julián Valencia Castaño. Tribunal Superior de Medellín.

Colombia. Tribunal Superior de Buga (2017). Apelación de Sentencia 146 de 2017. *Ordinario de responsabilidad civil extracontractual*. M.P. *Bárbara Liliana Talero Ortiz*. Tribunal Superior de Buga.

Colombia. Tribunal Superior de Medellín (2020). Sentencia 061-09 de 2020. *Proceso Ordinario de Responsabilidad Contractual*. M.P. *Gloria Patricia Montoya Arbelaez*. Tribunal Superior de Medellín.