



TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE POPAYÁN

SALA CIVIL - FAMILIA

Magistrada Ponente	DORIS YOLANDA RODRIGUEZ CHACÓN
Radicado	19001 31 03 005 2021 00107 01
Proceso	RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL
Demandante	LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ – BETZY EUGENIA TUMBO DIAZ – ELIANA HELEN TUMBO DIAZ – TRINIDAD DIAZ – LEYDE JOHANA RICO VELASCO en nombre propio y en representación del menor JUAN ESTEBAN TUMBO RICO¹.
Demandados	COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO “COOTRANSTIMBIO”² – EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO³ – MARIELA DIAZ CHAVEZ⁴ y JOSE RICARDO MUÑOZ MUÑOZ⁵
Llamado en garantía	EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO⁶
Asunto	Responsabilidad Civil Extracontractual –Culpa exclusiva de la víctima como eximente de responsabilidad.

Popayán, diecisiete (17) de abril de dos mil veintitrés (2023)

(Proyecto discutido y aprobado en sesión de Sala del catorce (14) de abril de dos mil veintitrés (2023). **Acta No. 003**)

ASUNTO

Procede la Sala a decidir el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante contra la sentencia proferida el 21 de abril de 2022, por el JUZGADO QUINTO CIVIL DEL CIRCUITO DE POPAYÁN, dentro del asunto de la referencia. Lo anterior, una vez agotado el trámite previsto en el Decreto 806 de 2020 en materia del recurso de apelación contra sentencias⁷.

¹ Por conducto de apoderado: Dr. LUIS ALBERTO VILLAMIZAR CORTES – Correo electrónico: luis.villamizar.abogado@gmail.com - Móvil: 317 699 5259

² Apoderado: Dr. JORGE MOSQUERA CAICEDO – Correo electrónico: jorgemosqueracaicedo@gmail.com – Celular: 311 7424 735 - La demandada: cootranstimbio@hotmail.com

³ Apoderado: Dr. DUBERNEY RESTREPO VILLADA - Correo electrónico: drestrepo@ltrabogados.com – gerencia@ltrabogados.co – Móvil: 301 611 2931 – 316 756 3491. La demandada: notificacionesjudiciales.laequidad@laequidadseguros.coop

⁴ Apoderado: Dr. JAIME ALBERTO CIFUENTES GUZMAN - Correo electrónico: jacigu12@hotmail.com – Celular: 310 836 0007. Según auto del 8 de febrero de 2022 (*archivo 56, la demandada toma el proceso en el estado en que se encuentra*). Archivo 59 y 60 (*el abogado renunció, y el Juzgado aceptó la renuncia, respectivamente*). Correo demandada: marieladiazchavez1962@gmail.com

⁵ Apoderado: Dr. JAIME ALBERTO CIFUENTES GUZMAN - Correo electrónico: jacigu12@hotmail.com – Celular: 310 836 0007(*archivo 56, el demandado toma el proceso en el estado en que se encuentra*). Archivo 59 y 60 (*el abogado renunció, y el Juzgado aceptó la renuncia, respectivamente*). Reside en la vereda la cabaña de Timbio [conocido el sector como la Laguna].

⁶ Apoderado: Dr. DUBERNEY RESTREPO VILLADA - Correo electrónico: drestrepo@ltrabogados.com – gerencia@ltrabogados.co – Móvil: 301 611 2931 – 316 756 3491. La demandada: notificacionesjudiciales.laequidad@laequidadseguros.coop

⁷ Por auto del 20 de mayo de 2022, se corrió traslado a la parte apelante (demandante) para sustentar el recurso por escrito, y mediante proveído del 03 de junio de 2022, se corrió traslado a la parte contraria (Demandada y llamada en garantía) del escrito de sustentación del recurso de apelación, en ejercicio del derecho de contradicción y defensa.

ANTECEDENTES

La demanda:

LEYDER HERNÁN TUMBO DIAZ, LEYDE JOHANA RICO VELASCO, TRINIDAD DÍAZ, BETZY EUGENIA TUMBO DÍAZ y ELIANA HELEN TUMBO DÍAZ, mediante apoderado, formularon demanda verbal de responsabilidad civil extracontractual contra la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO “COOTRANSTIMBIO”, LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO, MARIELA DÍAZ CHAVEZ y JOSE RICARDO MUÑOZ MUÑOZ, solicitando se declare civilmente responsable a los demandados de los perjuicios ocasionados a los demandantes con el accidente de tránsito ocurrido el 14 de junio de 2001, y como consecuencia de la anterior declaración, se condene al pago de los siguientes perjuicios: Por concepto de perjuicios materiales en la modalidad de daño emergente, para LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ la suma de \$10.000.000 [por gastos de transporte, terapias, medicamentos, laboratorios no cubiertos por el SOAT, dictamen de calificación, audiencia de conciliación, y demás gastos derivados de las secuelas del accidente]; por concepto de lucro cesante consolidado, la suma de \$207.143.928 [teniendo en cuenta el porcentaje de pérdida de capacidad laboral del 53,15%, desde la fecha del accidente a la fecha de presentación de la demanda]; por lucro cesante futuro la suma de \$446.994.792 [liquidado desde la fecha de presentación de la demanda a la fecha del término de la vida probable]; por concepto de perjuicios morales [para LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ la suma equivalente a 100 SMLMV; para su hijo y TRINIDAD DIAZ, la suma equivalente a 75 SMLMV para cada uno, y para su “*ex pareja y hermanas*”, la suma equivalente a 50 SMLMV para cada uno]; por concepto de daño fisiológico o a la vida de relación [100 SMLMV para LEYDER HERNÁN TUMBO DIAZ, 75 SMLMV para JUAN ESTEBAN TUMBO RICO y TRINIDAD DÍAZ, y para LEYDE JOHANA RICO VELASCO, BETZY EUGENIA TUMBO DÍAZ y ELIANA HELEN TUMBO DÍAZ, el equivalente a 50 SMLMV para cada uno], y por concepto de daño al proyecto de vida, la suma equivalente a 100 SMLMV para LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ. Sobre las anteriores sumas, deberán los demandados cancelar intereses corrientes bancarios desde la fecha de ocurrencia de los hechos hasta que se realice el pago total, sin perjuicio del pago de las costas y agencias en derecho.

Las pretensiones se apoyan en los siguientes hechos: Que el 14 de junio de 2001, a la altura de la carrera 17 con calle 9 de Popayán, el vehículo de placas VSE-379 tipo campero, afiliado a la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBÍO – COOTRANSTIMBÍO, de propiedad de la señora MARIELA DIAZ CHAVEZ, conducido por RICARDO MUÑOZ MUÑOZ, y asegurado bajo póliza No. AA000066-0103 de LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES⁸, “*al parar*

Finalmente, por auto del 14 de junio de 2022, se puso en conocimiento del Defensor de Familia y el Procurador Judicial de Infancia, Adolescencia y Familia, los escritos presentados por las partes, para lo que estimen pertinente.

⁸ Según escrito de subsanación de la demanda - Documento 005

intempestivamente y sin ninguna señalización hizo que resultara gravemente lesionado” el señor LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ, quien conducía la motocicleta de placas VJC-77, sufriendo las siguientes lesiones: “1.) cabeza y cuello: Hematoma en región malar izquierda....2.)Tórax: fractura de clavícula derecha.... 3.) Impresión diagnóstica: Trauma Cerrado de Tórax”; razón por la que se le hizo el primer reconocimiento médico legal, siendo remitidas las diligencias a la FISCALIA SEXTA LOCAL, ordenándose el 9 de octubre de 2021 un segundo reconocimiento médico legal, y un tercer reconocimiento médico legal se realizó el 29 de noviembre de 2021, en el que se reconoce una “incapacidad permanente por secuelas: deformidad física de carácter permanente”, y en valoración neuropsicológica efectuada en el Hospital Universitario San José – Unidad de Salud Mental, en diciembre de 2003, se estableció: “compromiso generalizado de sus funciones cognoscitivas (memoria, lenguaje, atención, gnosias y función ejecutiva, praxias conservadas) con las características antes mencionadas que altera de manera significativa la planeación y organización de su conducta e impide un adecuado desempeño intelectual, laboral, social y familiar, dificultad para planear, organizar, prever y analizar estrategias adecuadas en la resolución de problemas y situaciones. Compromiso de predominio frontal”.

Agrega, que dentro de la investigación penal, fue admitida la demanda de parte civil presentada por el padre de la víctima directa, a través de apoderada, contra el conductor y terceros civilmente responsables [MARIELA DIAZ y COOTRANSTIMBIO], a fin de obtener el resarcimiento de los perjuicios ocasionados; investigación penal dentro de la cual, se recepcionaron los testimonios de MARIELA EDILMA RANGEL y HELMAN GALEANO GALLEGO, quienes señalan como responsable al conductor del vehículo, por lo que la FISCALIA SEXTA profirió resolución de acusación contra JOSÉ RICARDO MUÑOZ MUÑOZ, como presunto autor responsable del delito de lesiones personales culposas; sin embargo, el 07 de septiembre de 2006, se declaró prescrita la acción penal. Que en consecuencia, “se intentó presentar una demanda en contra de la Nación – Fiscalía General, por los fallos sistemáticos presentados en la investigación. Sin embargo, dicha demanda administrativa concluyó que no existió falla en el servicio por parte del ente acusador”, y conforme lo indicado en la mencionada sentencia, la parte civil está habilitada para acudir ante la jurisdicción ordinaria hasta el 14 de junio de 2021.

Que la Secretaría Técnica de la Junta Regional de Calificación de Invalidez del Valle del Cauca, expidió certificación de pérdida de la capacidad laboral del señor LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ, del 53.15%, dados los “traumatismos del

encéfalo y de los nervios craneales con traumatismos de nervios y médula espinal a nivel del cuello, fractura de la diáfisis de la tibia generados por accidente”.

Señala, que el señor TUMBO DIAZ tiene un hijo de 17 años, frente al cual, nunca ha podido personificar la figura paterna con la que cuenta un niño, y aunque su compañera intentó formar un hogar, ésta sostuvo la familia durante más de 15 años, hasta que finalmente le resultó imposible seguir viviendo con LEYDER, por lo que aquél retornó junto a su progenitora y hermanos, siendo difícil la convivencia porque LEYDER padece ataques de rabia e ira, es una persona agresiva, que utiliza palabras soeces y denigrantes. Finalmente aduce, que para la época de los hechos, LEYDER era estudiante universitario de ingeniería en la FUP, y ahora es una persona distinta, afectada por tristeza y depresión, debido a las secuelas del accidente.

Que en 2011 se intentó presentar demanda de responsabilidad civil extracontractual contra los convocados, con quienes se celebró audiencia de conciliación sin éxito, y pese al conocimiento de la situación, no desplegaron acción alguna en aras de resarcir a la víctima; motivo por el que el 13 de mayo de 2021, radicó solicitud de reclamación directa ante la aseguradora EQUIDAD SEGUROS⁹.

Trámite procesal

La demanda fue admitida por el Juzgado Quinto Civil del Circuito de Popayán, mediante auto del 25 de junio de 2021¹⁰; proveído notificado personalmente a la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO - COOTRANSTIMBIO y a LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C. (documento 007), mientras MARIELA DÍAZ CHÁVEZ y JOSÉ RICARDO MUÑOZ MUÑOZ, se notificaron por conducto de curador ad litem¹¹.

Trabada la relación jurídico procesal, y agotadas las audiencias de los artículos 372 y 373 del C.G.P., se profirió sentencia 21 de abril de 2022¹².

Contestación de la demanda

1. La Cooperativa Transportadora de Timbío - COOTRANSTIMBIO, mediante apoderado, se opone a las pretensiones de la demanda, siendo los hechos que la fundamentan falsos y contrarios a la realidad, dada la existencia de una culpa exclusiva de la víctima. También, se opone al juramento estimatorio.

⁹ Documento 001

¹⁰ Documento 006

¹¹ Documento 034

¹² Documentos 068 y 069

En relación con los hechos, refiere: Que de acuerdo con el croquis o IPAT, es cierto que los vehículos colisionaron y resultó lesionado el señor LEYDER TUMBO, “no de gravedad”, siendo falso que el siniestro se debiera a la imprudencia del conductor del campero y que éste haya frenado intempestivamente y sin señalización, siendo la única causa determinante del accidente, la culpa exclusiva del señor TUMBO DIAZ, porque como se indica en el IPAT, al conductor de la motocicleta se le imputó el código 121 “no mantener distancia de seguridad”, mientras al campero no le figura ninguna violación de las normas de tránsito. Que además, el perito físico forense MAURICIO VEGA RENGIFO, dictaminó que “la culpa del accidente se debió exclusivamente al motociclista”, quien impactó la parte trasera del campero con tendencia al lado izquierdo, y teniendo en cuenta el lugar donde cayó la motocicleta, se evidencia que ésta se movía a una distancia mayor a 1 metro de la acera u orilla del separador del lado derecho, violando el artículo 156 de las normas de tránsito, que prohíbe un desplazamiento mayor a dicha distancia. Agrega, que la Cooperativa no participó en la investigación penal, que culminó con preclusión por prescripción de la acción penal, por lo que los testimonios rendidos dentro del proceso penal no le son oponibles, y deben ser objeto de contradicción, advirtiendo, que dentro de la investigación penal el señor JOSÉ RICARDO MUÑOZ, manifestó que él no tuvo nada que ver con la ocurrencia del accidente, toda vez que fue el motociclista quien “envistió por detrás al campero”, siendo el conductor de éste último, sorprendido con el impacto. Que además, la parte demandante omitió indicar que si bien se profirió resolución de acusación dentro del proceso penal, en todo caso, por violación al derecho al debido proceso de JOSE RICARDO MUÑOZ, se decretó la nulidad de todo lo actuado, dado que se había cercenado al indiciado el decreto de las pruebas solicitadas, y así, la resolución de acusación quedó sin piso jurídico, y la parte actora no puede valerse de una decisión que no tiene efecto jurídico alguno. Que varios de los hechos, se fundan en apreciaciones subjetivas, desconociéndose la culpa exclusiva de la víctima.

Como excepciones de mérito, formuló las siguientes: “Culpa exclusiva de la víctima” [Según el informe del accidente de tránsito, al conductor de la motocicleta se lo codificó con el código No. 121 “no mantener distancia de seguridad”, mientras el campero no tuvo ninguna codificación. Que los dos vehículos se desplazaban en sentido sur-norte, el campero iba paralelo al sardinel derecho de la vía, no intentando abandonar la ruta, y conservaba las normas de tránsito, no produjo huellas de frenado, lo que hace suponer que estaba en movimiento al momento de la colisión; por su parte, la motocicleta se ubica al costado izquierdo del campero, pues pese el impacto que le propinó al campero no se detuvo y fue a parar frente a la mitad del lado izquierdo de éste, el motociclista no contaba con licencia de conducción, ni portaba casco, todo lo cual confirma que el hecho es ajeno al conductor del campero. La culpa de la víctima se deduce también de lo

observado en la inspección judicial, dados los daños indicadores de la fuerza del impacto de los vehículos; aunado, que el dictamen pericial concluye con certeza la culpa exclusiva del motociclista. Así, no existe una relación de causalidad entre el hecho generador de las lesiones personales de la víctima y la conducta del conductor del campero, que no tiene responsabilidad en los hechos. Que conforme el dictamen pericial el motociclista se desplazaba a una velocidad superior a 30 km, que es límite permitido en zona urbana - residencial], y la “*Genérica*” [sin que ello signifique la presencia de alguna duda en cuanto a la culpa exclusiva de la víctima, solicita se reconozca cualquier hecho que favorezca los intereses de la Cooperativa]¹³.

2. La Equidad Seguros Generales Organismo Cooperativo, por conducto de apoderado, se opuso a las pretensiones de la demanda, toda vez que carecen de fundamentos facticos y jurídicos para su prosperidad, pues se encuentra configurada la prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro, al igual que las acciones resarcitorias de los perjuicios, aunado, que el accidente de tránsito no es imputable al asegurado, advirtiendo, que la carga de la prueba recae en quien pretenda derivar consecuencias jurídicas y/o económicas del hecho, y en el evento de que prospere alguna de las pretensiones, sin que ello constituya aceptación de responsabilidad, se tenga en cuenta no sólo la prescripción de la acción derivada del contrato de seguro, sino también, los límites y coberturas de la póliza, y que la aseguradora no es un obligado solidario. Sumada la falta de prueba de los perjuicios que reclaman los demandantes. Finalmente, también se opone al juramento estimatorio.

En relación con los hechos, manifestó: Que no le consta la ocurrencia de un accidente de tránsito el día 14 de junio de 2001, porque el evento sólo fue referenciado el día 01 de julio de 2011, cuando los demandantes dieron aviso a la aseguradora a través de apoderado, siendo objetada la reclamación por prescripción; que los accionantes guardaron silencio hasta el 13 de mayo de 2021, cuando formularon una solicitud de pago ante la aseguradora, la que igualmente fue objetada, entre otras, por haberse configurado la prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro, siendo ello informado a los actores el día 2 de junio de 2021; que tampoco le constan las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjo el siniestro, pues la actora no ha demostrado la ocurrencia del evento, y la demanda se funda en una serie de apreciaciones subjetivas y comentarios personales.

Como excepciones de mérito, formuló las siguientes: “*Prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro*” [art. 1081 del C. Co, pues el término de prescripción empezó a correr el 14 de junio de 2001, cuando según la demanda, le fueron causadas las lesiones al señor LEYDER HERNÁN TUMBO DÍAZ, y con posterioridad, la única noticia que tuvo la

¹³ Documentos 016 y 018

aseguradora fue el aviso de siniestro presentado el 01 de julio de 2011, fecha en la cual los demandantes manifestaron tener conocimiento no sólo de la ocurrencia del hecho, sino de la existencia de la póliza de seguro, pero para dicha data ya habían transcurrido más de 10 años desde la época del accidente, y se había configurado la prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro; aunado, que desde el 01 de julio de 2011, los demandantes guardaron silencio por cerca de 10 años más, por lo que si en gracia de discusión el aviso de siniestro hubiera interrumpido la prescripción, nuevamente se habrían extinguido las acciones. La misma situación acontece en relación con MARIELA DÍAZ CHÁVEZ y la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO “COOTRANSTIMBIO”, quienes fueron requeridos judicialmente el 23 de junio de 2004 mediante demanda de constitución de parte civil, sin que a la fecha hayan formulado aviso o requerimiento a la compañía de seguros; operando así la prescripción ordinaria de dos años y extraordinaria de 5, que cuenta desde el acaecimiento del siniestro. Que el tomador y asegurado tampoco dio aviso a la aseguradora]; ***“Inexistencia de responsabilidad de la parte demandada”*** [en tanto no existe prueba de la estructuración de la responsabilidad y culpa del conductor del vehículo de placas VSE-379. Que en el momento del accidente el señor TUMBO DIAZ se desplazaba en una motocicleta, y en consecuencia, como la actividad desplegada por ambos conductores es catalogada como peligrosa, la presunción de culpa se neutraliza y la carga de la prueba recae en la parte demandante, y no habiéndose acreditado la responsabilidad de los demandados, ninguna condena puede imponerse a los mismos]; ***“Inexistencia de responsabilidad civil extracontractual por ausencia del nexo causal requerido”*** [al no haberse demostrado el nexo causal necesario para la configuración de la responsabilidad civil, lo que genera la absolución de los cargos, pues la parte actora no logró elucidar cómo el actuar de la parte demandada fue la causa exclusiva, determinante y eficiente del perjuicio, debiendo negarse las pretensiones de la demanda]; ***“Reducción de la indemnización por concurrencia de culpas”*** [sin perjuicio de la alegada en precedencia, señala que ni siquiera en el improbable caso de que prosperara cualquiera de las pretensiones, es viable la condena a la indemnización reclamada, pues tendría que aplicarse la reducción de la indemnización en proporción a la contribución que en el hecho dañoso tuvo el señor LEYDER HERNÁN TUMBO DÍAZ, por la concurrencia o compensación de culpas, según el precepto del artículo 2357 del C.C.]; ***“Los demandados no están obligados a responder”*** [porque los hechos ocurrieron por una causa extraña, verificándose una causal de ausencia de responsabilidad que exonera a la pasiva de pagar los perjuicios denunciados en la demanda; los hechos ocurrieron por circunstancias ajenas al conductor del vehículo de placas VSE-379, pues fue la conducta imprudente de la víctima lo que habría generado el accidente]; ***“Ruptura del nexo causal”*** [pues el señor JOSÉ RICARDO MUÑOZ no fue quien causó el accidente, los hechos ocurrieron por una causa extraña: La imprudencia del señor LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ, quien conducía la motocicleta de manera temeraria y sin respetar las señales de tránsito, no existiendo relación de causalidad entre el hecho de los demandados y el resultado dañoso]; ***“Falta de legitimación en la causa por pasiva”*** [no se ha demostrado la culpa de la parte demandada en el accidente, quien es ajena a los hechos que se le imputan, dado que el accidente se presentó por culpa de la víctima]; ***“Carencia de prueba del supuesto perjuicio”*** [dada la carencia absoluta de pruebas sobre la producción, naturaleza, identidad y cuantía de los perjuicios, los cuales no pueden presumirse]; ***“Condiciones de la póliza, exclusiones, límites y deducibles”*** [siendo el contrato de seguro ley para las

partes, se deben tener en cuenta sus cláusulas y condiciones generales y particulares, que determinan el alcance del amparo otorgado, e igualmente, deben observarse las estipulaciones que excluyen o eximen de responsabilidad a la aseguradora, la suma asegurada y el correspondiente deducible]; *“Ausencia de responsabilidad de mi representada por la no realización del riesgo asegurado”* [si bien celebró contrato de seguro con COOTRANSTIMBIO, siendo asegurada MARIELA DÍAZ CHAVEZ, no existe responsabilidad, toda vez que el supuesto accidente que originó la demanda fue causado por el mismo lesionado – LEYDER, quien conducía de manera imprudente y sin respetar las señales de tránsito, y por lo tanto, no se realizó el riesgo asegurado, sumada la indeterminación de la cuantía de la pérdida]; *“Inexistencia de solidaridad entre los demandados”* [no siendo la aseguradora solidariamente responsable, pues tal cosa no encuentra fundamento en la ley ni en el contrato de seguro]; *“Límites del valor asegurado”* [en la póliza de seguro se estipularon las condiciones de la responsabilidad del asegurador, sus límites, amparos, exclusiones, sumas aseguradas y deducibles, parámetros que determinarían la responsabilidad de la aseguradora en una eventual condena, siendo el valor asegurado en la póliza de automóviles No. AA000066 Certificado No. AA000117, Orden 99, por el amparo de lesiones o muerte a una persona, la suma de \$17.160.000, menos el deducible]; *“Sujeción a las condiciones particulares y generales del contrato de seguro de automóviles No. AA000066 CERTIFICADO No. AA000117, ORDEN 99”* [argumentando, que en caso de un fallo condenatorio, éste deberá ajustarse a las condiciones pactadas en el contrato de seguro, por lo que la condena no podrá exceder los parámetros acordados por los contratantes]; *“Disponibilidad del valor asegurado”* [de conformidad con lo establecido en el art. 1111 del C. de Comercio, a medida que se presenten reclamaciones por personas con igual o mejor derecho frente a los hechos, el valor se disminuirá de manera que para la fecha de la sentencia, si se ha agotado el valor asegurado, no habrá lugar a condena alguna]; *“El seguro expedido por mi procurada es de carácter meramente indemnizatorio”* [según el art. 1088 del C. de Comercio, el seguro no puede constituir para el asegurado o beneficiario fuente de enriquecimiento, por lo que la obligación de indemnizar llega hasta el monto efectivo del perjuicio patrimonial sufrido por la víctima]; *“Improcedencia del cobro de interés”* [no habiendo acreditado los demandantes la ocurrencia del siniestro, ni la responsabilidad atribuida a los demandados, ni la cuantía de la pérdida, no hay lugar al cobro de intereses], y la *“Genérica”* [para que se declare cualquier otra excepción que resulte probada, y desvirtúe los hechos y pretensiones, incluida la de prescripción]¹⁴.

3. El curador ad-litem de MARIELA DÍAZ CHAVEZ y JOSÉ RICARDO MUÑOZ MUÑOZ¹⁵, no se opone a las pretensiones de la demanda, siempre y cuando se prueben los hechos alegados, y no teniendo elementos de juicio para proponer excepciones de mérito, se atiende al criterio del funcionario de conocimiento.

¹⁴ Documento 011

¹⁵ Dr. VICTOR MANUEL CHARA MUÑOZ

Agrega, que no teniendo conocimiento de los hechos, no afirma ni niega los mismos¹⁶.

Traslado de las excepciones

De las excepciones de mérito se corrió traslado a la parte contraria¹⁷, quien no realizó ningún pronunciamiento frente a las mismas.

Demanda de llamamiento en garantía

La COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO - COOTRANSTIMBIO¹⁸, presentó demanda de llamamiento en garantía contra LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES OC, para que responda patrimonialmente conforme lo pactado en el contrato de seguro contenido en las Pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual No. AA000066 y A0026212, vigentes del 31 de marzo de 2001 al 31 de marzo de 2002; llamamiento en garantía que admitió el Juzgado por auto del 05 de agosto de 2021, proveído que notificado personalmente a la aseguradora¹⁹.

Dentro del término de contestación de la demanda, LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES²⁰, se opone a las pretensiones de la demanda, dado que el hecho determinante del accidente es el comportamiento de la víctima, y en relación con la póliza indica, que la póliza vigente al momento del accidente es la No. AA000011, pero no fue expedida por la demandada, sino por LA EQUIDAD SEGUROS DE VIDA, por lo que no tiene cobertura frente a los hechos de la demanda. Que realizada una búsqueda en los sistemas de la entidad no se encontró la póliza AA0026212. Como excepciones de mérito contra la demanda principal, formuló las siguientes: *“Prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro”*; *“Inexistencia de responsabilidad de la parte demandada”*; *“Inexistencia de responsabilidad civil extracontractual por ausencia del nexo causal requerido”*; *“Reducción de la indemnización por concurrencia de culpas”*; *“Los demandados no están obligados a responder”*; *“Ruptura del nexo causal”*; *“Falta de legitimación en la causa por pasiva”*; *“Carencia de prueba del supuesto perjuicio”*; *“Condiciones de la póliza, exclusiones, límites y deducibles”*; *“Ausencia de responsabilidad de mi representada por la no realización del riesgo asegurado”*; *“Inexistencia de solidaridad entre los demandados”*; *“Límites del valor asegurado -sic”*; *“Sujeción a las condiciones particulares y generales del contrato de seguro de automóviles No. AA000066 certificado No. AA000117, orden 99”*; *“Disponibilidad del valor*

¹⁶ Documento 036

¹⁷ Documento 028

¹⁸ Documento 002, carpeta llamamiento en garantía

¹⁹ Documento 006, carpeta llamamiento en garantía

²⁰ Documento 010, carpeta llamamiento en garantía

asegurado”; “El seguro expedido por mi procurada es de carácter meramente indemnizatorio”; “Imprudencia del cobro de intereses”, y la “Genérica”.

Como excepciones de mérito contra la demanda de llamamiento en garantía, formuló las siguientes: “Límites del valor asegurado la póliza de seguro de automóviles AA000066 certificado AA000117, orden 99”; “Sujeción a las condiciones particulares y generales del contrato de seguro de automóviles AA000066, certificado AA000117, orden 99”; “Condiciones de la póliza, exclusiones, límites y deducibles”; “Inexistencia de cobertura de la póliza de accidentes a pasajeros No. AA000011 certificado AA000065 orden 99 y consecuentemente de obligación indemnizatoria a cargo de mi representada”; “Imposibilidad de afectar la póliza de accidentes a pasajeros No. AA000011 certificado AA000065 orden 99 y consecuentemente de obligación indemnizatoria a cargo de mi representada”; “No se realizó el riesgo asegurado en la póliza de accidentes a pasajeros No. AA000011 certificado AA000065 orden 99”; “Límites del valor asegurado -sic- la póliza de seguro de accidentes a pasajeros No. A000011 certificado AA000065 orden 99”; “Prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro”; “Ausencia de responsabilidad de mi representada por la no realización del riesgo asegurado”; “Disponibilidad del valor asegurado”; “El seguro expedido por mi procurada es de carácter meramente indemnizatorio”; “Imprudencia del cobro de intereses”, y la “Genérica”.

Sentencia de primera instancia

El Juzgado Quinto Civil del Circuito de Popayán, mediante sentencia proferida el 21 de abril de 2022²¹, declaró probada la excepción denominada “prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguros”, propuesta por LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO, y declaró probada la excepción de “culpa exclusiva de la víctima”, formulada por la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBÍO – COOTRANSTIMBIO, y en consecuencia, denegó las pretensiones de la demanda, condenando en costas a la parte actora.

Lo anterior, luego de considerar, que operó la prescripción ordinaria del contrato de seguro, frente al tomador y asegurado, quienes no elevaron ninguna reclamación ante la aseguradora durante el curso de 2 años, y frente al beneficiario operó el término de prescripción extraordinaria de 5 años, dado que los hechos ocurrieron el 14 de junio de 2001 y la primera reclamación elevada ante la aseguradora data del 1 de julio de 2011, esto es, vencido el término de la prescripción extraordinaria. De esta manera, encontrando prosperidad la excepción de prescripción de las

²¹ Documentos 068 y 069

acciones derivadas del contrato de seguro, se torna inocuo pronunciarse frente a las demás excepciones propuestas por LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES, conforme lo dispuesto en el artículo 282 del C.G.P.

De otro lado, en cuanto a la prosperidad de la excepción de culpa exclusiva de la víctima, refiere, que el motociclista “*no cumplió con lo reglamentado en el artículo 156 del Decreto 1809 de 1990*” que lo obligaba a transitar por el lado derecho de la vía a una distancia no mayor de un metro de la acera u orilla, norma ratificada por el artículo 94, numeral 1° del C. Nacional de Tránsito, y además, se acreditó que el motociclista se desplazaba a una velocidad mayor que la permitida, e incluso, mayor a la velocidad de desplazamiento del campero, respecto de cual, no se acreditó que se hubiere detenido de manera imprevista, siendo la víctima la causante del accidente.

Fundamentos del recurso

Inconforme con el anterior pronunciamiento, el apoderado de la parte demandante, interpuso recurso de apelación contra la sentencia de primer grado, expresando los siguientes reparos concretos:

1. Que no hay debida apreciación de la totalidad del material probatorio, teniendo en cuenta todas las declaraciones rendidas por el mismo demandado, al señalar justamente haber estado conduciendo a una velocidad mucho menor “*de la prudente*”, dentro de la zona donde ocurrió el accidente.
2. Indebida apreciación de la prueba pericial de la parte demandada, pues la misma no demuestra que efectivamente el señor TUMBO DIAZ “*no hubiese conservado la distancia*”, esa es una premisa que siempre se ha tenido como cierta con base en el informe de policía de tránsito, sin verificarse que haya sido así.
3. Que el accidente tiene todas las características de haber ocurrido con una maniobra de adelantamiento, de lo contrario el accidente hubiese sido frontal, como lo señaló el mismo perito forense “*aportado por el demandado*”, no habiendo una muestra de aumento o disminución de la velocidad del vehículo de la víctima, por lo cual se puede entender que hubo una disminución de la velocidad de otro vehículo; que el perito señaló que después del accidente no hubo huellas de frenado, por lo que no hay constancia de que “*el señor demandado conductor no hubiese frenado y eso hubiese ocasionado realmente el accidente*”.
4. Sobre la impericia del conductor, dentro del proceso se encuentra el informe de policía donde se establece la edad de la persona, contrario a lo señalado en la sentencia.

Agotado el trámite del Decreto 806 de 2020, el apoderado de la parte actora, sustentó el recurso de apelación, en los siguientes términos:

(i) *“Sobre el argumento de culpa exclusiva de la víctima presentado por el juez”*, refiere, que en el IPAT se señala como posible causa del siniestro *“no conservar la distancia reglamentaria”* por el conductor del velocípedo, aspecto que no fue acreditado, y en el informe pericial, no se demostró que LEYDER HERNAN TUMBO transitaba a exceso de velocidad – supuestamente a 45 km/h, pues si bien se estableció que al momento de la colisión hubo una diferencia de velocidades entre ambos vehículos, de aproximadamente 20Km/h, no se pudo establecer la velocidad de cada uno; que el perito de la parte demandada admitió que podrían ser velocidades distintas las de cada vehículo, por ejemplo, 10 km/h el campero y 30 hm/h el velocípedo, lo que era imposible comprobar pues ambos transitaban *“a velocidades bajas”*, conclusión a la que llegó ante la ausencia de huella de frenado, falta de mayores heridas en la víctima y de daños considerables en los vehículos. Agrega, que la parte demandante asegura que el campero *“paró en el momento de la colisión”*, motivo por el que no pudo esquivarlo a tiempo, y el conductor del campero admitió que esa es una zona donde muchos vehículos paran a recoger pasajeros en el separador entre la vía principal y la auxiliar, y admitió haber parado unos metros antes. Que fue el dictamen el único criterio adoptado para establecer la culpa exclusiva de la víctima.

(ii) *“Supuesta no conservación de la distancia reglamentaria”*, argumentando, que el señor TUMBO se encontraba realizando una maniobra de adelantamiento, lo que implica no preservar la distancia, en aras de rebasar otro vehículo, y es que las maniobras de adelantamiento son permitidas, salvo que en la zona del accidente esté prohibida, lo que no ocurre en este caso. Que en este orden, el juzgador debió analizar el incumplimiento de las normas de tránsito por parte de demandado.

(iii) Como *“argumentos en favor de los demandantes”*, expuso:

a) *“Cumplimiento de la normatividad de tránsito por parte del demandante”*: Que si bien los demandados argumentaron que el señor LEYDER HERNAN TUMBO se encontraba a más de 1 metro del borde derecho de la vía, esto es totalmente legítimo teniendo en cuenta que el señor LEYDER se encontraba realizando una maniobra de adelantamiento por el lado izquierdo de la vía, como lo señala la normatividad; que es ésta la razón por la que el impacto ocurrió en la esquina inferior izquierda del Jeep, pero al frenar el Jeep intempestivamente o reducir la velocidad ocasionó el impacto. Que resulta irrisorio que el perito de los demandados, señale que el conductor de la motocicleta pudo adoptar *“una trayectoria para conservar una distancia menor a 1 m de la acera u orilla... así*

efectuaría maniobra direccional suave a la derecha y evitaría y/o minimizaría la interacción con el campero”, lo cual es ilegal.

b) *“Incumplimiento por parte del conductor del campero”*: Porque en la vía donde ocurrió el accidente los vehículos de servicio público deben transitar por la vía secundaria, y es por allí por donde debió haber transitado el Jeep, quien reconoció que estaba recogiendo pasajeros en dicha vía, lo que está prohibido. Que de haber transitado el campero por la vía secundaria el accidente no habría ocurrido, pues tales vehículos son generadores de riesgo para los demás conductores.

c) *“Riesgos generados por la demandada COOTRANSTIMBIO”*: Que siendo una de las partes un particular, y la otra una empresa de transporte público, el criterio con el que se debe valorar el actuar de cada uno *“es diferente”*; que el conductor del Jeep al momento del accidente tenía 19 años de edad, por lo que no era realmente era una persona idónea para cumplir dicha labor, y habiendo aceptado que recogió pasajeros en inmediaciones del sitio del accidente, no pudo *“desmentir que tampoco lo hiciera puntualmente en el momento de la interacción”*.

d) Señala, que es importante remitirse a la teoría de la responsabilidad objetiva, la cual *“es aplicable a ambos conductores implicados en el accidente”*; que frente al *“grado de responsabilidad de las empresas de transporte”*, es claro que existe responsabilidad solidaria entre el dueño del vehículo, el conductor y la cooperativa de transporte, y en la sentencia no se discutió que el conductor del jeep se desplazaba por un carril prohibido, recogiendo y dejando pasajeros, violando las normas de tránsito, y por lo tanto, a la empresa correspondía contar con un conductor mejor cualificado.

e) *“Teoría de la culpa compartida o concurrencia de culpas en accidentes de tránsito”*: Elemento que no fue revisado en la sentencia, pese a que ambas partes realizaban una actividad peligrosa, y por lo tanto, el juzgador debió establecer la incidencia del comportamiento de cada parte, y no adoptar como única causa del accidente *“el supuesto incumplimiento de la distancia reglamentaria por parte del demandante”*, quien además, ejecutaba una actividad de adelantamiento, el que debía realizarse por la izquierda. Aunado, que el Jeep debía estar transitando por la vía secundaria. Así, se debió analizar el nivel de responsabilidad de ambos conductores, para declarar *“la responsabilidad parcial mayoritariamente o total, por parte de las demandadas en la ocurrencia del accidente de tránsito y sus posteriores daños”*.

f) Sobre la cuantía de los daños y las pretensiones de la demanda, argumenta, que al no haberse pronunciado la parte demandada sobre las mismas, deben acogerse las pretensiones de la parte actora.

g) “*Sobre la prescripción*”, refiere, que el propietario del vehículo y la empresa de transporte a la que se encuentra afiliado el automotor, se consideran responsables directos, y por ende, a ellos no les resulta aplicable la prescripción de tres años de que trata el artículo 2358 del C. C., y por lo tanto, “*la parte civil*” bien podía accionar ante la jurisdicción ordinaria hasta el 14 de junio de 2021, en aras de que los terceros civilmente responsables reparen los perjuicios causados al demandante.

h) Que debe tenerse en cuenta “*el Código de Tránsito y Transporte traído a colación en el proceso por parte de la demandada en el escrito del perito forense*”, que corrobora la diligencia del señor TUMBO, al realizar la maniobra de adelantamiento por la izquierda, y que el campero debía transitar por la vía secundaria.

Como consecuencia de lo anterior, solicita conceder las pretensiones de la demanda, “*ya sea en todo o en parte*”, dada la responsabilidad objetiva de los demandados que no fue desvirtuada, o en su defecto, sólo puede “*desvirtuarse parcialmente*”²².

Del escrito presentado por el apelante, **se corrió traslado a la contraparte** (demandada y llamada en garantía), manifestando LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., que los demandantes no demostraron la responsabilidad de la parte demandada, y por el contrario, de las documentales obrantes en el plenario, los interrogatorios de parte y el dictamen pericial aportado por la pasiva, se evidenció que la víctima propició el accidente al no guardar la distancia de seguridad y posiblemente desplazarse a exceso de velocidad, y por lo tanto, la decisión de primera instancia es el resultado del análisis ponderado de los medios de convicción. Que las acusaciones contenidas en el libelo no pasan de ser aseveraciones que no fueron acreditadas. Señala, que la parte actora no desvirtuó las premisas fácticas y normativas que le sirvieron de soporte al a-quo para declarar la prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro, habiendo empezado a correr el término prescriptivo el día que ocurrió el siniestro donde se causaron las lesiones a la víctima, esto es, el 14 de junio de 2001, y en esa medida acaeció la prescripción ordinaria y extraordinaria, pues la aseguradora sólo tuvo conocimiento del siniestro el 1 de julio de 2011, fecha para la cual ya había transcurrido más de 10 años, y los demandantes guardaron silencio 10 años más, sin que el tomador y asegurado formularan requerimiento o aviso a la aseguradora. Agrega, que los demandantes no logran demostrar que el a-quo se hubiera equivocado en la valoración probatoria o en la aplicación de la ley para resolver la controversia, pues la sustentación de la apelación no enfila un verdadero ataque a

²² Documento 013 del cuaderno del Tribunal

los fundamentos normativos y facticos del despacho, no se indica en qué consistió el yerro del juzgador, qué pruebas fueron valoradas equivocadamente, o con qué medios de prueba se demuestra la responsabilidad endilgada a los demandados, que no hayan sido tenidos en cuenta, y tampoco expresa los fundamentos legales o de hecho mediante los cuales se pueda desvirtuar la configuración de la prescripción. Por lo anterior, solicita despachar de manera desfavorable el recurso de apelación, y en el remoto evento de que la sentencia sea revocada, se tenga en cuenta que la obligación de la aseguradora está limitada por lo establecido en la póliza de automóviles No. AA000066 Certificado No. AA000117, Orden 99, que fija los límites, exclusiones y deducible. Finalmente, refiere que la Póliza de Seguro de Accidentes a Pasajeros No. AA000011 Certificado N° AA000065, Orden 99, no fue expedida por La Equidad Seguros Generales O.C., (NIT 860.028.415-5) sino por LA EQUIDAD SEGUROS DE VIDA O.C., (NIT 860.008.686-1) que es una compañía diferente e independiente a la que se encuentra vinculada al proceso, aunado, que se trata de una póliza de responsabilidad civil contractual²³.

El Procurador 22 Judicial de Familia y Mujer Popayán²⁴, conceptuó, frente a los reparos elevados por el apelante, que el informe policial de accidente de tránsito no fue motivo de tacha, y junto con el dictamen pericial sirven de fundamento a la decisión de instancia. Agrega, que quedó evidenciado que el campero se encontraba en movimiento al momento de la colisión, y no se demostró que antes o durante el accidente, haya estado recogiendo o dejando pasajeros, y que si en gracia de discusión, aquello hubiese sucedido, sea la causa eficiente del accidente. Que no se demostró que la motocicleta haya estado realizando una maniobra de adelantamiento, pero sí que iba a exceso de velocidad y que pudo haber realizado una maniobra evasiva con tal de evitar el impacto. Que además, tampoco se demostró que el vehículo intermunicipal estaba obligado a transitar por la vía alterna, salvo, en caso de ascenso o descenso de pasajeros. En este orden, solicita confirmar la decisión apelada²⁵.

La Defensoría de Familia del ICBF²⁶, conceptuó, que las partes tuvieron la oportunidad de ejercer el derecho de defensa, analizar y controvertir las pruebas allegadas, en garantía de su derecho al debido proceso, y quedó debidamente demostrada la excepción de merito alegada. Finalmente, señala estar de acuerdo con el pronunciamiento del juez a-quo²⁷.

²³ Documento 019 y 022 del cuaderno del Tribunal

²⁴ Dr. HERNÁN ASTAIZA LASSO

²⁵ Documento 017 y 024 del cuaderno del Tribunal

²⁶ Dra. ADRIANA EVA CAMELO GUEVARA

²⁷ Documento 028 del cuaderno del Tribunal

Se entra a resolver previas las siguientes,

CONSIDERACIONES

1. Competencia:

Es competente esta Corporación para decidir el recurso de apelación interpuesto contra la sentencia proferida el 21 de abril de 2022 por el Juzgado Quinto Civil del Circuito de Popayán, en virtud de lo dispuesto en el artículo 31 num. 1° del C.G.P., y ante la no existencia de causal de nulidad capaz de invalidar lo actuado.

2. Legitimación

Los demandantes reclaman el reconocimiento y pago de los perjuicios causados con el accidente de tránsito ocurrido el día 14 de junio de 2001, en el que resultó involucrado el vehículo tipo campero de placas VSE-379, de propiedad de la señora MARIELA DIAZ CHAVEZ, conducido por JOSE RICARDO MUÑOZ MUÑOZ, afiliado a la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO – “COOTRANSTIMBIO”, y amparado por la póliza de responsabilidad civil adquirida con LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO, que “*al parar intempestivamente y sin ninguna señalización*” hizo que resultara gravemente lesionado el señor LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ, quien se desplazaba en la motocicleta de placas VJC-77, al colisionar con la parte trasera izquierda del campero, y en tal virtud, las partes están legitimadas por activa y por pasiva para concurrir en el presente asunto, siendo la parte demandada la llamada a contradecir las pretensiones del libelo, como sujeto pasivo en la actuación que se le atribuye y quien eventualmente, estaría llamada a reparar los perjuicios reclamados. Además, las partes actúan en el proceso debidamente representadas por sus mandatarios judiciales.

3. Problema Jurídico:

Se plantea en esta oportunidad, si los demandados son civil y solidariamente responsables de los perjuicios ocasionados a los demandantes, por el accidente de tránsito ocurrido el 14 de junio de 2001 en el que resultó lesionado el señor LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ, o por el contrario, se encuentra acreditada la causal eximente de responsabilidad de “*culpa exclusiva de la víctima*”.

4. Análisis del caso concreto:

Revisado el expediente, observa la Sala, que en el caso concreto se encuentra acreditado, que el día 14 de junio de 2001, el señor LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ se movilizaba como conductor de la motocicleta de placas VJC-77, cuando a la

altura de la carrera 17 con calle 9 de esta ciudad, colisionó con la parte trasera izquierda del vehículo de placas VSE-379 tipo campero, afiliado a la empresa COOTRANSTIMBIO, que se movilizaba en el mismo sentido que la motocicleta, resultando aquél lesionado.

4.1. De la Responsabilidad civil por el ejercicio de actividades peligrosas:

Sea lo primero destacar, que se está en presencia de un suceso derivado del ejercicio de una actividad peligrosa como lo es la “*conducción de vehículos automotores*”, que por el riesgo inherente al peligro que su ejercicio comporta, con sustento en el artículo 2356 del Código Civil, el régimen de responsabilidad aplicable se enmarca bajo la presunción de culpa de quien ejerce la actividad, y por lo tanto, con fundamento en la denominada culpa presunta²⁸, al demandante le basta con acreditar el hecho, el daño y la relación de causalidad entre ambos, mientras que al demandado le compete, si desea exonerarse de la responsabilidad que se le atribuye, demostrar la presencia de una causa extraña, esto es: “*caso fortuito, fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima, el hecho de un tercero, etc*”.

Ante la concurrencia de las dos actividades peligrosas, ha señalado la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Civil, que “*la conducta positiva o negativa de la víctima puede tener incidencia relevante en el examen de la responsabilidad civil*”, por lo que cuando “*la actuación de quien sufre el menoscabo no es motivo exclusivo o concurrente del percance que él mismo padece, tal situación carecerá de eficacia para desestimar la responsabilidad civil del autor o modificar el quantum indemnizatorio*”²⁹. Distinta será la suerte del asunto, “*si la actividad del lesionado resulta “en todo o en parte” determinante en la causa del perjuicio que ésta haya sufrido, su proceder, si es total, desvirtuará correlativamente, “el nexo causal entre el comportamiento del presunto ofensor y el daño inferido”, dando paso a exonerar por completo al demandado del deber de reparación; en tanto, si es en parte, a reducir el valor de*

²⁸ Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Civil, proveído del 18 de diciembre de 2012, haciendo alusión al artículo 2356 del C. Civil, expresó: “...Respecto de la anterior norma, **la jurisprudencia de esta Corte ha sostenido de manera constante e inveterada que ella consagra una presunción de culpa en contra del demandado**, quien solo puede exonerarse de responsabilidad si demuestra que el hecho se produjo por una causa extraña. Ese criterio se ha mantenido incólume, salvo contadas excepciones, desde los comienzos de esta Corte hasta la actualidad”. En el mismo sentido, la CSJ SC5885-2016, 6 may. 2016, rad. 2004-00032-01, refirió: “Cuando el daño se origina en una actividad de las estimadas peligrosas, **la jurisprudencia soportada en el artículo 2356 del Código Civil ha adoctrinado un régimen conceptual y probatorio especial o propio, en el cual la culpa se presume en cabeza del demandado** bastándole a la víctima demostrar el hecho intencional o culposo atribuible a éste, el perjuicio padecido y la relación de causalidad entre éste y aquél. La presunción, bajo ese criterio, no puede ceder sino ante la demostración de una conducta resultante de un caso fortuito, fuerza mayor, o de la ocurrencia de un hecho extraño como la culpa exclusiva de la víctima o culpa de un tercero,...”.

²⁹ CSJ SC2107-2018, 12 jun. 2018, Rad. No. 2011-00736-01

ésta³⁰, y por lo tanto, siguiendo los lineamientos trazados por la jurisprudencia, corresponde al “fallador apreciar el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad, y en particular, la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante... del quebranto”³¹.

De otro lado, en cuanto a la responsabilidad que le asiste a la empresa transportadora a la que se encuentra afiliado o vinculado el vehículo, la Honorable Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Civil, en proveído del 6 de mayo de 2016, refirió:

“Se trata de una responsabilidad solidaria (2344 del Código Civil), directa de quien la ejecuta, del propietario, del tenedor o poseedor y de la empresa transportadora frente a la cosa, como afiliadora”³²...

(...) El contrato de afiliación a través del cual se autoriza al propietario del automotor para prestar el servicio público de transporte en la modalidad respectiva, por tanto, convierte a la empresa en sujeto de derechos y obligaciones y le impone la carga de «(...) responder por los perjuicios que se causan a terceros en el ejercicio de la actividad peligrosa que entraña la movilización de vehículos automotores para la satisfacción del aludido servicio, pues (...)»³³ no hay duda que ella actúa en calidad de “(...) ‘guardián’ de la [cosa],...”³⁴

Recuérdese, que las empresas que prestan el servicio público de transporte “pueden cumplir su función utilizando los vehículos de su propiedad o los pertenecientes a terceros³⁵, cuando, en el segundo evento, realicen el respectivo contrato de vinculación de acuerdo con las normas reglamentarias de la actividad, ...; ello quiere decir que así como de esa dirección y control, que ejercen alrededor de sus propios vehículos y de los ajenos que tengan en calidad de afiliados, emergen derechos a favor de la correspondiente compañía transportista, también de allí se derivan, sin duda ninguna, deberes y obligaciones a su cargo, entre las que se ubica, con señalada importancia, la de responder por los daños que le causen a terceros en desarrollo de la actividad propia de su objeto social”³⁶;

³⁰ Idem.

³¹ CSJ SC3862-2019, 20 sep. 2019, Rad. No. 2014-00034-01

³² CSJ civil sentencia de 18 de junio 2013, exp. 1991.00034-01.

³³ CSJ Civil sentencia nº 021 1º feb. 1992.

³⁴ CSJ SC5885-2016, 6 may. 2016, Rad. 2004-0032-01

³⁵ CSJ SC, 15 de abril de 2009, Ref. 08001-3103-005-1995-10351-01, M.P. Dr. Cesar Julio Valencia Copete, refirió: “... la afiliación no es otra cosa que la relación jurídica por medio de la cual se vinculan los vehículos automotores a las empresas de transporte, para la prestación del servicio público respectivo, cuando ésta no es propietaria de todos los vehículos necesarios para la adecuada prestación...” (Sentencia 021 de 1º de febrero de 1991, no publicada aún)...”

³⁶ CSJ SC, 15 de abril de 2009, Ref. 08001-3103-005-1995-10351-01, M.P. Dr. Cesar Julio Valencia Copete

vinculación que en el caso concreto, fue aceptada por el representante legal de la empresa transportadora en la diligencia de interrogatorio de parte.

Fijadas las precisiones anteriores, la Sala procederá al estudio de cada uno los elementos de la responsabilidad civil extracontractual, en el siguiente orden:

a) El hecho: El informe de accidente de tránsito, y las piezas de la investigación penal por el presunto delito de lesiones personales que cursó contra JOSÉ RICARDO MUÑOZ MUÑOZ, entre otras probanzas, acreditan que el 14 de junio de 2001, la motocicleta de placas VJC-77 conducida por LEYDER HERNAN TUMBO DÍAZ, colisionó con la parte trasera izquierda del vehículo tipo campero afiliado a la empresa COOTRANSTIMBIO, de placas VSE-379, conducido por RICARDO MUÑOZ MUÑOZ.

b) El daño: Según la historia clínica, la certificación de la Junta Regional de Calificación de invalidez del Valle del Cauca, y las valoraciones practicadas al señor TUMBO DIAZ, el daño o perjuicio se concreta en las lesiones causadas al señor LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ, quien según certificación de la Junta Regional de Calificación de invalidez del Valle del Cauca, se le calificó una pérdida de la capacidad laboral del 53.15%, con base en los diagnósticos: *“Traumatismos del encéfalo y de los nervios craneales, con traumatismo de nervios y medula espinal a nivel del cuello - fractura de la diáfisis de la tibia”*, que le dejó secuelas permanentes.

c) El nexo causal: Entendido como la relación de conexidad entre el hecho y el daño, en el caso concreto, se encuentra demostrado que las lesiones sufridas por LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ, son consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 14 de junio de 2001.

Acreditada la concurrencia de los elementos de la responsabilidad civil extracontractual, se procederá a analizar la causal excluyente de responsabilidad que invoca la parte demandada - “COOTRANSTIMBIO”, de culpa exclusiva de la víctima, acogida por el funcionario de primer grado, y que ahora constituye el fundamento de la inconformidad de la parte apelante.

4.2. Culpa exclusiva de la víctima, como causal de exoneración de responsabilidad

La culpa exclusiva de la víctima será determinante de la responsabilidad en la medida que permite exonerar total o parcialmente al demandado de la eventual indemnización del daño, y su influencia se establece en la medida que haya sido *“la causa exclusiva o parcial del perjuicio”*, pues a veces *“el daño se produce teniendo*

*por única causa la conducta del perjudicado; en otras situaciones, el hecho se combina con la intervención activa de la víctima y del demandado*³⁷.

Adviértase, que no se trata de la mera “*intervención*” del perjudicado en el hecho, sino que por el contrario, la actividad de la víctima debe erigirse como la causa exclusiva del daño, en cuyo evento, habrá lugar a la exoneración total del demandado. Al respecto, la Honorable Corte Suprema de Justicia – Sala de casación Civil en providencia del 13 de mayo de 2008³⁸, expresó:

“...en lo que toca con la culpa de la víctima, tiene dicho la doctrina jurisprudencial cómo, para que constituya motivo tendiente a quebrar el mentado vínculo de causalidad y, consecuentemente, alcance a exonerar de toda responsabilidad al presunto ofensor, “... es preciso que ella haya sido la causa exclusiva del daño...”, es decir, que, a la luz de las condiciones particulares del caso sometido a examen, “... absorba de alguna manera pero integralmente la imprudencia y el descuido del demandado, los cuales por consiguiente no tendrán ya ninguna trascendencia en la producción del perjuicio ...” (G.J. t. CLXV, pag. 91; cfr. CCLXI, Vol. II, pag. 1125)³⁹.

En el caso concreto, el funcionario de primera instancia declaró probada la excepción de “*culpa exclusiva de la víctima*”, y en consecuencia, denegó las pretensiones de la demanda; declaración a la que se opone la parte demandante, al considerar, que el causante de las lesiones sufridas por el señor LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ, al menos en parte, fue el conductor del campero de placas VSE-379, que “*al parar intempestivamente y sin ninguna señalización*” hizo que resultara lesionado LEYDER HERNAN. Aunado, que siendo el conductor del campero, persona de 19 años, sin experiencia, y debiendo transitar por la vía secundaria, para dejar y recoger pasajeros, no habiendo procedido de tal manera, contribuyó con su actuar en la producción del daño.

4.3. Concurrencia de culpas, en la reducción de la indemnización

Se predica la concurrencia de culpas “*cuando el autor del hecho culposo como la víctima incurren, cada uno, en una culpa y ambas concurren a la producción del daño. No puede aseverarse en este caso que el autor del daño queda completamente exonerado de responsabilidad, porque de todos modos ha incurrido en culpa, la cual, unida a la de la víctima, han sido causas del daño. Así lo entiende el artículo 2357 del Código Civil, cuando dice: “la apreciación del daño está sujeta a la reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”...*”⁴⁰, cuando las dos culpas concurren en la producción del daño de manera equivalente, como lo ha indicado la jurisprudencia, tradicionalmente “*en nuestro medio se le ha dado*

³⁷ TAMAYO JARAMILLO, Javier, Tratado de Responsabilidad Civil, Tomo II, Editorial Legis, Segunda edición 2007, pág.60.

³⁸ CSJ SC, 13 de mayo de 2008, radicado 1997-09327, M.P. Dr. Julio Cesar Valencia Copete

³⁹ Criterio reiterado por la CSJ SC, del 24 de febrero de 2009, M.P. Dr. William Namén Vargas

⁴⁰ CARDOSO ISAZA, Jorge, Apuntes sobre Obligaciones, Librería Jurídica Wilches, págs. 188 a 190

al mencionado efecto la denominación ‘compensación de culpas’. No obstante, como lo ha destacado la jurisprudencia nacional, la designación antes señalada no se ajusta a la genuina inteligencia del principio, pues no se trata ‘como por algunos se suele afirmar equivocadamente que se produzca una compensación entre la culpa del demandado y la de la víctima, porque lo que sucede, conforme se infiere del propio tenor del precepto, es que entre la denominada culpa de la víctima y el daño ha de darse una relación de causalidad, como también debe existir con la del demandado. Por eso, cuando ambas culpas concurren a producir el daño, se dice que una y otra son concausa de este’ (Cas. Civ., sentencia de 29 de noviembre de 1993, exp. 3579, no publicada). Este criterio corresponde, igualmente, al de la doctrina especializada en la materia, como lo destaca De Cupis, al señalar que ‘[d]e antiguo se ha utilizado una expresión poco afortunada para referirse a la concurrencia de culpa en el perjudicado, y es el término compensación de la culpa...’⁴¹.

Ahora, también “con ocasión de una eventual concausalidad en la ocurrencia del daño podría llegar a disminuirse la indemnización, o incluso exonerar a la entidad de toda responsabilidad; escrutinio que habrá de realizarse no a partir de la mera confrontación de conductas sino evaluando la causa jurídica del daño para definir en qué medida una u otra fue la determinante en la ocurrencia del hecho dañoso” (CSJ SC 1697 del 14 de mayo de 2019, Rad. n.º 2009-00447-01; se subraya)⁴².

Examinadas las probanzas, y teniendo en cuenta que al tenor del artículo 167 del C. General del Proceso, corresponde a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen, y que las decisiones judiciales deben fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al expediente⁴³, con el propósito de resolver de fondo el asunto, conviene traer a colación, el informe Pericial de “Física Forense Accidentes de Tránsito - Reconstrucción y Experimentación”, elaborado por MAURICIO VEGA RENGIFO – FISICO FORENSE, que revela el siguiente concepto: “...se realizó un análisis de la trayectoria que desarrolló el conjunto motocicleta Kawasaki 100 – motociclista, según informaciones y datos consignados en el informe de accidente, según características y localización de las lesiones (tipo fracturas, principalmente) del conductor, ...en esta trayectoria el conjunto motocicleta Kawasaki 100 – motociclista, se desplazaba a una distancia superior a 1 metro de la acera u orilla (1,65 m), adoptó su conductor un proceso direccional hacia la izquierda instantes antes de la interacción primaria con

⁴¹ CSJ SC5125-2020, 15 dic. 2020, Rad. No. 13836-31-89-001-2011-00020-01

⁴² Ibídem.

⁴³ Artículo 164 del C. General del P.

regiones traseras y del costado izquierdo del campero...En contraste con lo anterior, bajo consideraciones de evitabilidad, el conductor de la motocicleta Kawasaki 100 – motociclista, estaba en posibilidad de haber adoptado una trayectoria para conservar una distancia menor a 1 metro de la acera u orilla, como lo establece la norma de tránsito...”. En las conclusiones, refiere: “... El campero tipo guala, Ford U50, modelo 1981, de Placas VSE 379, de servicio público, conducido por el señor José Ricardo Muñoz Muñoz, **se desplazaba en momentos anteriores a los eventos interactivos sucedidos**, por regiones del carril derecho de la calzada derecha (principal) de la Carrera 17 en sentido direccional al Norte. La motocicleta Kawasaki 100, modelo 1973, de Placas VJC 77, de servicio particular, conducida por el señor Leyder Hernán Tumbo Díaz, se desplazaba en momentos anteriores a los eventos interactivos sucedidos, por regiones del carril derecho de la calzada derecha (principal) de la Carrera 17, en sentido direccional al Norte. La motocicleta Kawasaki 100 se movilizaba al parecer, atrás del campero Ford U50. En circunstancias que son motivo de investigación, **ocurrió una interacción primaria que comprometió regiones traseras izquierdas del campero Ford U50, de Placas VSE 379, y regiones frontales de la motocicleta Kawasaki 100, de Placas VJC 77.** Se reportaron y/o documentaron, asociado a la interacción primaria: daños materiales en regiones traseras izquierdas del campero Ford U50, de Placas VSE 379; daños materiales, al parecer, en estructuras delanteras de la motocicleta Kawasaki 100, modelo 1973, de Placas VJC 77, y lesiones en el cuerpo del señor Leyder Hernán Tumbo Díaz, conductor de la motocicleta Kawasaki 100, de Placas VJC 77. Al observar la documentación del Croquis del Informe de Accidente número 98 – 0686 el 14 de junio de 2001 resulta de interés en lo siguiente: El campero, Ford U50, de Placas VSE 379 se percibe ubicado sobre el carril derecho de la calzada (principal), derecha de la Carrera 17 en sentido direccional al Norte. Su carrocería se encuentra alineada con respecto al referido carril. La motocicleta Kawasaki 100 de Placas VJC 77 se percibe ocupando regiones del carril izquierdo de la calzada (principal) de la Carrera 17, en sentido direccional al Norte. Su carrocería se encuentra transversalizada con respecto al referido carril. La región trasera de la motocicleta Kawasaki 100, de Placas VJC 77, se encuentra en cercanía a la región media izquierda del campero Ford U50 de Placas VSE 379. La región frontal de la motocicleta Kawasaki 100 de Placas VJC 77, se encuentra aproximadamente en frente del denominado (por la autoridad de tránsito) “P.R.” (Punto de Referencia). Este último elemento se encuentra sobre el separador que se localiza a la izquierda de la calzada donde sucedieron los eventos interactivos. La localización final de la motocicleta Kawasaki 100, de Placas VJC 77, en relación a la vía y al campero Ford U50 de Placas VSE 379, plantea que

en instantes anteriores al proceso interactivo primario se desplazaba por regiones centrales y/o con tendencias izquierdas, distanciado del límite derecho del carril derecho de la calzada derecha (principal) de la carrera 17, en sentido direccional al Norte...Las características de daños, deformaciones, intrusiones y rupturas en estructuras de las carrocería y elementos mecánicos de ambos automotores, sugiere que existió velocidad relativa de acercamiento, lo suficiente para generarlos tal como se documentaron. El tipo de contacto, ubicación de daños y velocidades para los cuerpos móviles explica adicionalmente, la evolución espacio – temporal que tuvo la motocicleta Kawasaki 100: con tendencia hacia la izquierda quedando localizada frente al costado izquierdo del campero Ford U50...". Que atendiendo las lesiones reportadas en el primer reconocimiento médico legal practicado a LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ, se establece que en el proceso interactivo primario sufrió “*lesiones contundentes en cabeza y tórax*” y fractura en la región derecha de su cuerpo (clavícula, tibia y peroné), lesiones que encuadran con la interacción abrupta por el costado derecho de la motocicleta. Desde el punto de visto físico forense resulta razonable “*considerar que ambos cuerpos móviles que interactuaron primariamente*” (campero y motocicleta) se desplazaban momentos anteriores del proceso interactivo “**a velocidades de características diferentes y constantes...la velocidad del conjunto motocicleta Kawasaki 100 – motociclista superaba la velocidad del campero Ford U50. Haciendo la precisión de que el conjunto motocicleta Kawasaki – motociclista, en ciertos momentos, se encontraba posicionado espacialmente atrás del campero. En el presente estudio pericial se establecieron velocidades de referencia de los cuerpos móviles involucrados teniendo en cuenta las siguientes consideraciones: Características y localización de daños reportados; Características de las lesiones sufridas por el motociclista (particularmente las fracturas); La localización de los automotores entre sí y respecto de la calzada principal de la Carrera 17, y la versión del conductor del campero (consideraciones sobre características de desplazamiento, posibles maniobras realizadas y coherencia en argumentaciones). De esta manera para el campero Ford U50 la velocidad referencia es aproximadamente de 25 km/h (veinticinco kilómetros por hora), equivalente a 6,9 m/s (seis coma nueve metros por segundo) y para el conjunto motocicleta Kawasaki 100 - motociclista la velocidad referencia es aproximada de 45 km/h (cuarenta y cinco kilómetros por hora), equivalente a 12,5 m/s (doce coma cinco metros por segundo)...Señala igualmente, que “para que esta interacción hubiera ocurrido, teniendo en cuenta la escala métrica, necesariamente el conjunto motocicleta Kawasaki 100 – motociclista se encontraba espacialmente posicionado a una distancia superior de 2,00 m, medida desde el límite derecho de la**

calzada principal de la carrera 17 en sentido direccional al Norte. Se enfatiza que en esos instantes la carrocería del campero Ford U50 se encontraba alineada respecto de la calzada de la carrera 17” [folios 15 a 60, archivo 18].

En la audiencia de instrucción y juzgamiento, se surtió la contradicción del dictamen rendido por el perito MAURICIO VEGA RENGIFO [de profesión físico, egresado de la Universidad del Valle en 1991, especialista en Física Forense, habiendo laborado como perito en el Instituto Nacional de Medicina Legal entre 1994 y 2004, y trabajó como perito físico forense con la Secretaría del Tránsito de Jumbo en 2010 y 2011. Agrega, que tiene 12 años de experiencia trabajando con el Estado y desde la perspectiva privada desde el 2004, con una experiencia aproximada de 28 años, advirtiendo, que atendió 372 casos con el Instituto de Medicina Legal, principalmente de accidentes de tránsito, y en la Secretaría de Tránsito atendió 20 asuntos entre dictámenes y asesorías, y de manera privada alrededor de 12 casos desde 2004 hasta la fecha, rendidos ante la Fiscalía y juzgados], quien refiere, que la metodología para rendir el dictamen consiste en el método científico aplicado al campo forense [que se traduce en un protocolo siguiendo los lineamientos de medicina legal, habiéndose tenido en cuenta los siguientes documentos: El informe de accidente del 14 de junio de 2001, imágenes fotográficas del lugar de los hechos, el acta de la diligencia de inspección judicial del 22 de junio de 2001, la indagatoria del conductor del campero rendida el 17 de marzo de 2004, y el primer reconocimiento médico legal realizado a LEYDER HERNAN TUMBO, entre otros documentos], reiterando la interacción entre los cuerpos móviles [el campero y la motocicleta] siendo afectado el campero en la parte trasera con predominio izquierdo, y la motocicleta en la parte delantera frontal derecha y lateral derecha, en el IPAT identificados como No. 1 -el campero-, y No. 2 -la motocicleta-, sin que se relacione causa probable del accidente atribuible al campero, mientras para la motocicleta se relaciona el código 121 “*No mantener la distancia de seguridad*”, y además, **la ubicación final de la motocicleta indica que ésta se desplazaba por el sector central con predominio izquierdo** de la calzada principal -con dos carriles-, a cuyo costado izquierdo se ubica un separador en tierra arborizado, y al lado derecho una vía secundaria en regular estado. Aclarando, que ambos cuerpos móviles se desplazaban por la misma calzada, en la misma dirección, pero **la motocicleta se desplazaba a una velocidad mayor de la del campero, pues de haber ido a mayor velocidad el campero, nunca se hubiera presentado la colisión**, y por lo tanto, siendo la velocidad del vehículo que iba adelante menor que la del vehículo que venía atrás, la diferencia entre las dos, es “*la velocidad relativa de acercamiento*”. Igualmente explica, que a partir del cálculo de la diferencia de masas de ambos vehículos, se sabe qué tan fuerte pudo ser la interacción y cuáles pudieron ser las velocidades individuales para tener ciertas

consecuencias, “particularmente para las lesiones en el caso de supervivencia”, existiendo entre ellos una velocidad relativa de acercamiento, siendo **“la velocidad del campero menor en valor a la velocidad del conjunto motocicleta - motociclista, para que le diera alcance”**, sin embargo, “esa diferencia entre ellos tenía que ser consecuente a las características de las lesiones y al hecho de que hubo supervivencia por parte del conductor de la motocicleta, en ese orden de ideas,...se dedujo que el orden de la velocidad de interacción o del cuerpo del conductor de la motocicleta con estructuras del campero tuvo que haber sido del orden de 20 o 25 km/h, más no, porque ello hubiera significado lesiones de otras consecuencias, incluso fatales,...a partir de éstas deducciones, se consideró la velocidad,...y teniendo en cuenta la versión del conductor del campero, se consideró que éste se pudo desplazar a unos 25 k/h y la motocicleta a 45 k/h, “es decir se le agregaron 20 para que pudiera ser consecuente con las lesiones”. Seguidamente, preguntado al perito si es factible que el campero hubiese detenido su marcha intempestivamente y que por esa razón se diera el accidente, contestó: “...eso podría ser una posibilidad a considerar, pero en el caso en particular, lo que se argumentó en alguna versión que se rescató de un documento que provino de una apelación tal vez...es que unos testigos mencionaban...que el campero adelantó, algo así como que adelantó y frenó, desde un punto de vista físico tiene inconsistencias en el sentido de que si se adelanta y frena, adelantar y frenar supone que la orientación espacial del automotor respecto de la calzada debe ser diferente a la que se encontró en el informe del accidente, algo que es llamativo en este informe de accidente es que el campero está alineado con la calzada, con el tramo recto de vía, no se ve como que está viniendo de la izquierda hacia la derecha, con alguna componente como direccional hacia la derecha, sino que se ve totalmente alineado, entonces en ese orden de ideas **esa posibilidad que se planteó en ese documento no resulta razonable**, porque si adelantó y frenó pues uno esperaría que el campero tuviera como expuesta la parte trasera izquierda más hacia la izquierda y eso no quedó documentado”. Preguntado nuevamente el funcionario, si es factible que en un momento dado el campero que iba adelante, hubiese detenido su marcha de forma intempestiva y eso fue lo que generó el accidente de tránsito, respondió: Que de haberse “generado **un proceso de frenamiento abrupto es probable que hubiera quedado alguna manifestación de ese proceso de frenamiento en la vía, y no aparece reporte de huellas de frenada, ni nada que indique que eso se dio**”, y aunque no es descartable que haya habido una disminución de velocidad, no hay forma de saber cómo se dio, sin embargo, **no hay reporte que indique frenado**

abrupto. Señala, que un proceso de adelantamiento “se pudo haber dado pero mucho antes”, y que “**si se efectúa un proceso de frenamiento abrupto,... así sea a 20, 25 km/h debe dejar alguna manifestación en el piso, algún tipo de huella**”, aunque la longitud no fuera significativa, “*más aún cuando fue tiempo seco*”, y **tampoco se evidenció reporte de huella de frenada para la motocicleta.**

De otro lado, indagado el perito sobre la causa eficiente del accidente, respondió: “**lo que causó el accidente fue que la velocidad de acercamiento, teniendo en cuenta las distancias a que probablemente se distanciaban los vehículos, esa velocidad relativa de acercamiento fue un factor crítico que determinó que la situación se fuera a complejizar tanto como para darse la interacción.** Teniendo en cuenta que no hubo digamos algún tipo de maniobra por ejemplo de tipo direccional que hubiera por ejemplo desplazado más el conjunto motociclista motocicleta a la izquierda, por ejemplo si lo que pretendía era desplazarse... mucho más a la izquierda como para rebasar al campero, o si hubiera tenido una trayectoria por más a la derecha desde antes, haber también optado por una maniobra direccional a la derecha y haberse por ejemplo metido por el espacio que de todas maneras el campero dejaba por el lado derecho... pudo haber sido otra posibilidad. **El factor determinante entonces se relaciona con la velocidad de acercamiento que se dio entre los vehículos y con la distancia efectiva que estaba en esos instantes y con el tipo de maniobra finalmente de tipo direccional que finalmente efectuó el conductor de la motocicleta**”, siendo este “*un accidente por alcance*”, donde no hubo huella de frenada de ninguno de los vehículos.

Seguidamente, el apoderado de la parte demandante, indagó al perito si la distancia del motociclista de la acera, es indicativa que su conducta corresponde con una maniobra evasiva por parte de la motocicleta, contestó: “**...pudo haber existido algún tipo de maniobra direccional hacia la izquierda, pues probablemente para evitar una colisión totalmente digamos con la región central trasera del campero, para tratar de sacarla, sin embargo no fue efectiva del todo, porque de todas maneras se dio un tipo de interacción**”. Preguntado qué lo lleva a concluir que la velocidad a que desplazaba el campero era de 20 km/h y no menor, respondió: “*...uno de los propósitos de los estudios forenses es que digamos los resultados mirados integralmente del estudio deben resultar coherentes entre sí, en este caso particular pues había que buscar coherencias, entre por ejemplo, características de lesiones para el motociclista, localización final de los cuerpos móviles y las características de esas posiciones, digamos para el campero, es qué tan alineado*

está respecto de la calzada, qué tan alejada está o no la motocicleta respecto del propio campero...en ese orden de ideas también se tenía clara que las características de lesiones indicaba que la velocidad de acercamiento entre ellos tuvo que haber sido del orden de 20 km/h... **hubo otra cosa que se consideró y es que de todas maneras esa motocicleta no queda tan alejada de la estructura del campero, eso es un aspecto físico que también resulta como de interés...** teniendo en cuenta todo lo anterior se tomó la decisión de darle un estimativo de velocidad al campero de 25 km/h”, y aunque parecería es que es una velocidad lenta, sin embargo, para fines de consecuencias “no se puede considerar que es despacio”, dado que se puede generar “una consecuencia mortal en la persona”, y como había que considerar que la motocicleta tuvo que haber ido a más velocidad que el campero, y que el conductor de la motocicleta tuvo algunas lesiones contundentes, se tomó la decisión “**de aumentar 20 km/h que puede ser consecuente a ese tipo de patrón de lesiones según la literatura de la biocinemática**”, aclarando, que la moto “quedó muy cerca del campero”, lo que es indicativo, que la diferencia de velocidad entre ellos, y resulta consecuente con lo descrito en el informe y las lesiones sufridas por el motociclista, quien no presenta muchas lesiones de tipo abrasivo, que empiezan a surgir a velocidades considerables, y es que “*las lesiones se produjeron con las estructuras rígidas del campero y otras lesiones se produjeron contra el piso*”, pero si eso se hubiera dado a velocidades considerables, era muy probable que hubieran aparecido lesiones tipo abrasivas, “*lo que ocurre por arrastre del cuerpo a gran velocidad, y eso no ocurre aquí*”. Indagado el experto, si hubiera podido ser menor la velocidad de 20 km/h siempre que se hubiera conservado la relación de velocidad de 20 km/h entre ambos cuerpos, contestó: “*sí, es probable que sí... de todas maneras el criterio que utiliza el suscrito perito...es un criterio que encuadre dentro de lo razonable y lo conservador... uno busca utilizar criterios que encuadren dentro de la media, de lo razonable...*”. Finalmente aduce, que el conductor del campero frenó, pero no de manera abrupta, sin bloquear los frenos, porque el campero quedó “*casi frente a la moto*”.

De otro lado, en el informe de accidente de tránsito levantado el 14 de junio de 2001, se describe que el accidente ocurrió en el área “*urbana*”, sector “*comercial*”, en una recta plana, doble sentido en buen estado, con buena iluminación y tiempo “*normal*”, en el que se vieron involucrados los vehículos No. 1 [campero de placas VSE-379, afiliado a la empresa COOTRANSTIMBIO], y No. 2 [la motocicleta de placas VJC-77, de propiedad de LEYDER HERNAN TUMBO], fijándose como hipótesis del accidente, para el vehículo No. 2 (motocicleta), el código 121 “*no mantener la distancia de seguridad*”,

advirtiendo el funcionario que elaboró el IPAT, que *“el conductor de la motocicleta no portaba la licencia de conducción consigo en el momento del accidente. No fue posible tomar la versión del conductor de la motocicleta por su estado de salud”* [folio 75 a 76, documento 018]; informe de accidente de tránsito que debe ser analizado de cara a los demás medios de prueba allegados al expediente conforme lo indicado por la Corte Constitucional en la sentencia C-429 de 2003⁴⁴, y por lo tanto, su contenido puede ser desvirtuado dentro del análisis del acervo probatorio; proceder que no se verificó en el caso concreto, pues el informe de tránsito no fue tachado de falso y su contenido material tampoco se infirmó durante el debate probatorio.

También obra en el expediente, el interrogatorio de parte absuelto por el señor LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ, quien relata tener *“un vago recuerdo de que me dirigía sobre la panamericana iba subiendo y un carro me frenó así en frente y me di contra él, de frente...yo iba por mi vía y me frenó en frente...yo le di por detrás... porque él me ganó la vía...”*, indicando que el carro *“se me metió por delante...yo iba por mi vía y él se metió”*, aclarando, que no tiene un recuerdo claro del accidente. Sobre las lesiones que sufrió, señala, que tuvo *“fracturas en la clavícula, en el cerebro, en las piernas...”*, por lo que se le dictaminó una *“...incapacidad mental, pues porque yo perdí neuronas...entonces yo no capto las cosas, me olvido, me duele la cabeza...”*, advirtiendo, que para el momento del accidente *“estaba estudiando Ingeniería Industrial en la fundación Universitaria de Popayán”*, pero no pudo continuar sus estudios.

Igualmente, rindieron interrogatorio de parte, TRINIDAD DÍAZ, LEYDE JOHANA RICO VELASCO, BETZY EUGENIA TUMBO DÍAZ y ELIANA HELLEN TUMBO DÍAZ, madre, ex pareja y hermanas de LEYDER HERNAN, quienes al unísono informan que LEYDER, para la época del accidente, estudiaba Ingeniería Industrial, y después de lo sucedido su vida se frustró, tuvo que dejar los estudios, quedó incapacitado para trabajar y no le fue posible continuar con su relación sentimental, debiendo separarse de su hijo, pues a raíz de las lesiones sufridas su comportamiento no volvió a ser el mismo, pasó a ser una persona agresiva, y aunque LEYDE JOHANA junto con su hijo trató durante 12 años de conformar un hogar y vivir una vida normal con LEYDER HERNAN, no fue posible, dado su comportamiento agresivo y la

⁴⁴ Corte Constitucional en la sentencia C-429 de enero de 2003, al hacer referencia al valor probatorio del informe de tránsito, expresó: *“Este informe de policía entonces, en cuanto a su contenido material, deberá ser analizado por el fiscal o juez correspondientes siguiendo las reglas de la sana crítica y tendrá el valor probatorio que este funcionario le asigne en cada caso particular al examinarlo junto con los otros medios de prueba que se aporten a la investigación o al proceso respectivo, como quiera que en Colombia se encuentra proscrito, en materia probatoria, cualquier sistema de tarifa legal...(...)...De tal suerte que se trata de un documento público cuyo contenido material puede ser desvirtuado en el proceso respectivo y que debe ser apreciado por el funcionario judicial de acuerdo a las reglas de la sana crítica...”*.

imposibilidad del mismo de colaborar con el sostenimiento de la familia, y actualmente, LEYDER vive con su progenitora la señora TRINIDAD DIAZ, se encarga de *“hacer mandados”* y *“cargar bultos”*, porque *“se le frustró”* su proyecto de vida, pues no puede trabajar ni desenvolverse con normalidad, es *“intolerable, malgeniado, terco”*, y además, *“él andaba desnudo por la calle”*, ha mejorado un poco con el tiempo, pero de todos modos, no pudo desarrollar un proyecto de vida. En cuanto a las circunstancias en que ocurrió el accidente, sea del caso precisar, que LEYDE JOHANA, BETZY EUGENIA TUMBO DIAZ, y ELIANA HELEN TUMBO DIAZ, no son testigos presenciales del hecho, y por lo tanto, sus versiones se fundan en los comentarios que terceras personas. Es así, como LEYDE JOHANA RICO, refiere, que *“LEYDER venía por toda la avenida, y resulta que venía un carro de TRANSTIMBÍO, hizo un pare, no sé si a subir o a dejar un pasajero en plena avenida, él no alcanzó a esquivar el carro, y entonces al intentar esquivarlo se dio con la parte, con el lado del carro pues...que fue donde le dio el golpe en el cerebro que fue el que le causó pues la mayoría de los daños con los que él quedó”*; BETZY EUGENIA TUMBO, comenta, que *“él venía de la Chirimía...bajando por la avenida...y él iba por su vía...y de pronto aparece un TRANSTIMBIO servicio público... pasa, adelanta, y no se sabe si fue a dejar o recoger un pasajero,... hace el cruce obviamente, LEYDER hace el quite, y se da con el paral de la esquina... o sea con esa escalerita”*, y ELIANA HELEN TUMBO, aduce, que *“él venía por la panamericana y de un momento a otro...él golpea la parte trasera de un carro... un Jeep de esos que traen escalera en la parte de atrás, y él se golpea contra ese Jeep, entonces lo que decían es que él intentó esquivarlo cuando el carro de un momento a otro paró...”*.

Por la parte demandada, rindió interrogatorio de parte JOSÉ RICARDO MUÑOZ MUÑOZ [conductor del campero], manifestando, que los hechos sucedieron hace unos 20 años, los que describe, así: *“yo venía de Timbío y como uno siempre carga en Timbío pues veníamos normal por la vía, y entramos acá a Popayán, y entrando antes de llegar a Remo ahí es donde se generó el accidente, que yo iba andando y el impacto lo sentí atrás del carro”*, aclarando, que *“iba andando normal”*, no estaba detenido, *“andaba normal suavcito”*, y tampoco *“realizó maniobra alguna para dejar pasajeros”* aun cuando es un sector en el que en cualquier momento el pasajero puede anunciar que *“lo deje por ahí”*, pero iba andando normal, cuando sintió el impacto, *“él golpeó atrás en el carro”*, motivo por el que frenó para detener el vehículo. Versión ésta, que guarda correspondencia con la diligencia de indagatoria rendida ante la Fiscalía Delegada ante los Juzgados Penales Municipales el 17 de marzo de 2004, en la que igualmente, el señor JOSE RICARDO adujo que se iba desplazando despacio por el sector *“no había parado,*

ni había acabado de arrancar”, cuando sintió el golpe, aclarando, que se desplazaba por el carril derecho en sentido sur-norte [archivo 18, folios 96 a 97].

Finalmente, absolvió interrogatorio de parte el señor JESÚS ANTONIO MUÑOZ [Gerente de COOTRANSTIMBIO], quien acepta que en el accidente resultó involucrado uno de los vehículos de la Cooperativa, contra el que colisionó el señor TUMBO DIAZ, al expresar, que *“el carro de nuestra empresa iba a la velocidad que permite la ley, y que el señor repentinamente le dio por detrás, y que la culpa es netamente del conductor de la moto...”*; mientras DUVERNEY RESTREPO VILLADA [apoderado y Representante Legal de LA EQUIDAD SEGUROS], manifestó que la Compañía conoció de los hechos el 01 de julio de 2011, cuando se le dio aviso del accidente, y sólo hasta el 2021 recibió solicitud de indemnización, que objetó la aseguradora por haberse configurado la prescripción del contrato de seguro.

Téngase en cuenta además, que aun cuando en el proceso penal se declaró la prescripción de la acción penal por el delito de lesiones personales culposas, ésta encuentra fundamento en el vencimiento del término sin que existiera resolución de acusación ejecutoriada, conforme lo indicado por la Fiscalía General de la Nación – Unidad de Fiscalía Delegada ante los Jueces Penales Municipales, en proveído del 7 de septiembre de 2006. De ahí, que corresponde a la parte actora dentro del presente asunto, acreditar la responsabilidad que se endilga a los demandados, dado que dentro del proceso penal no se emitió una decisión en firme en tal sentido.

En este orden, se encuentra acreditado que el accidente ocurrido el 14 de junio de 2001 se verificó luego de que el campero de placas VSE-379 conducido por JOSE RICARDO MUÑOZ, que se desplazaba por la carrera 17 con calle 9, fuera golpeado en la parte trasera izquierda por la motocicleta de placas VJC-77 conducida por LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ, pues según consta en el informe rendido por el perito físico forense MAURICIO VEGA RENGIFO, el interrogatorio absuelto por JOSE RICARDO MUÑOZ, el informe de accidente de tránsito, y el acta de diligencia de inspección judicial realizada el 22 de junio de 2001, quedó ampliamente acreditado que el impacto de la motocicleta se produjo con la parte trasera izquierda del campero, cuyos daños fueron descritos en el acta de diligencia de inspección, que igualmente, da cuenta de los daños que se verificaron en la motocicleta *“con mayor incidencia al lado derecho de la misma”* [archivo 01, folios 93 a 94, y archivo 18, folios 99 a 100].

Ahora el apelante se empeña en afirmar que el accidente se verificó por causas imputables al conductor de campero de placas VSE-379, *“al parar intempestivamente*

y sin ninguna señalización”; aserto que sirve de fundamento a la demanda, pero que no encuentra respaldo en ningún medio de convicción, pues se encuentra acreditado con el informe rendido por el perito físico forense MAURICIO VEGA RENGIFO, que los vehículos involucrados en el siniestro iban en movimiento, con una diferencia de velocidad entre ambos de aproximadamente 20Km/h, donde la motocicleta se desplazaba a mayor velocidad que el campero, siendo el factor determinante del accidente *“la velocidad de acercamiento que se dio entre los vehículos... la distancia efectiva que estaba en esos instantes y... el tipo de maniobra... que finalmente efectuó el conductor de la motocicleta”*, siendo por tanto, irrelevante⁴⁵ cualquier eventual intervención del conductor del campero, incluida la disminución en la velocidad que se le atribuye –no acreditada por la parte demandante-, cuando era LEYDER HERNAN quien se desplazaba alejado de la berma o acera [contrariando lo dispuesto en el artículo 156 del Decreto 1344 de 1970, modificado por el Decreto 1809 de 1990⁴⁶], poniéndose en situación de riesgo. Así, el conductor de la motocicleta impactó su humanidad contra la parte trasera izquierda del campero, sin que ningún medio suasorio de cuenta que el campero se detuvo intempestivamente, por el contrario, el perito aduce que en el IPAT *“es llamativo”* que el campero *“está alineado con la calzada, con el tramo recto de la vía”*, lo que indica, que no es razonable ni admisible que el campero haya realizado una maniobra de adelantamiento y posterior frenado del vehículo, y se descarta también que el automotor haya frenado de manera abrupta. Recuérdese además, que la estimación de velocidad entre los vehículos realizada por el perito, responde a criterios de coherencia en la física, teniendo en cuenta factores como las

⁴⁵ En cuanto a la importancia de la participación de la víctima, la CSJ SC7534-2015, 4 jun. 2015, Radicación nº 05001-31-03-012-2001-00054-01, expresó: *“La participación de la víctima en la realización del daño es condición adecuada y suficiente del mismo y, por tanto, excluyente de la responsabilidad del demandado, cuando en la consecuencia nociva no interviene para nada la acción u omisión de este último, o cuando a pesar de haber intervenido, su concurrencia fue completamente irrelevante, es decir que la conducta del lesionado bastó para que se produjera el efecto dañoso o, lo que es lo mismo, fue suficiente para generar su propia desgracia.*

Así lo ha aclarado la jurisprudencia de esta Sala en pronunciamientos el siguiente:

...la doctrina es pacífica en señalar que para que el comportamiento del perjudicado tenga influencia en la determinación de la obligación reparatoria, es indispensable que tal conducta incida causalmente en la producción del daño y que dicho comportamiento no sea imputable al propio demandado en cuanto que él haya provocado esa reacción en la víctima... (Sentencia civil de 16 de diciembre de 2010. Exp.: 1989-00042-01)

La víctima, en suma, es exclusivamente culpable de su propio infortunio cuando su conducta (activa u omisiva) es valorada como el factor jurídicamente relevante entre todas las demás condiciones que confluyeron en la realización del perjuicio; es decir que aunque pueda presentarse una concurrencia de causas en el plano natural –dentro de las cuales se encuentra la intervención del demandado, así sea de modo pasivo–, la actuación de aquélla es la única que posee trascendencia para el derecho, o sea que su culpa resta toda importancia a los demás hechos o actos que tuvieron injerencia en la producción de la consecuencia lesiva”.

⁴⁶ Artículo 156. Los ciclistas y motociclistas estarán sujetos a las siguientes normas:

1. Transitar por la derecha de las vías, a distancia no mayor de un metro de la acera u orilla y procurarán no utilizar las vías de los buses y busetas”.

lesiones sufridas por la víctima [que permitieron su supervivencia], los daños de los vehículos, sus posiciones finales, y las masas de los automotores, y por lo tanto, “*la velocidad de acercamiento*” facilitó que la motocicleta diera alcance al campero, produciéndose el impacto, y aun cuando el conductor de la motocicleta intentó una maniobra para esquivarlo y/o adelantarlo, lo cierto es que no logró concretarla para evitar el impacto, y prueba de ello, es que los daños de la motocicleta revelan una mayor incidencia al lado derecho de la misma, y por lo tanto, tampoco queda duda alguna de que el conductor de la motocicleta no conservó la distancia reglamentaria frente al vehículo [artículo 149 del Decreto 1344 de 1970, modificado por el Decreto 1809 de 1990⁴⁷], como se indica en el IPAT, que señaló como causa probable del accidente imputable al conductor de la motocicleta “*cód. 121. No mantener la distancia de seguridad*”, pues de haber procedido en tal sentido, habría podido maniobrar para evitar el accidente, o por lo menos, reducir las consecuencias negativas del mismo.

De otro lado, aunque el apelante aduce que el señor LEYDER HERNAN TUMBO realizaba una maniobra de adelantamiento, lo que explica que circulara por el carril izquierdo, y se encontrara a más de 1 metro del borde derecho de la vía; tal especulación no encuentra respaldo en ningún medio suasorio, y por el contrario, el dictamen rendido por el perito físico forense MAURICIO VEGA RENGIFO, indica que el señor LEYDER HERNAN “*se desplazaba por regiones centrales y/o con tendencias izquierdas, distanciado del límite derecho del carril derecho de la calzada derecha (principal)*”, y además, la ubicación final de la motocicleta indica que ésta se desplazaba por “*el sector central con predominio izquierdo de la calzada principal*”, y si bien “*pudo haber existido algún tipo de maniobra direccional hacia la izquierda*” ésta se ejecutó, no porque la motocicleta realizara una maniobra de adelantamiento, sino con el propósito de evitar la colisión, sin embargo, dicha maniobra “*no fue efectiva del todo, porque de todas maneras se dio un tipo de interacción*”; conclusión que igualmente encuentra respaldo en el informe policial de accidente de tránsito, en el que se evidencia, que la posición final de la motocicleta es al lado izquierdo de la vía.

Sumado a lo anterior, que efectuada la revisión del croquis del accidente de tránsito, y el informe realizado por el experto, atendiendo la posición final del campero, para la

⁴⁷“Artículo 149. Cuando dos (2) o más vehículos transiten en el mismo carril uno tras de otro, los posteriores deberán guardar un espaciamiento mínimo, así:

a) Para velocidades hasta de quince (15) kilómetros por hora, cinco (5) metros;

b) Para velocidades entre quince (15) y treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros;

c) Para velocidades entre treinta (30) y cuarenta y cinco (45) kilómetros por hora, quince (15) metros;

d) Para velocidades entre cuarenta y cinco (45) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros;

e) Para velocidades de sesenta (60) kilómetros en adelante, treinta (30) metros”.

Sala refulge con claridad, que no hay indicio alguno de que dicho vehículo al momento del accidente estaba recogiendo o dejando un pasajero -hecho que tampoco acepta el demandado-, y es que las reglas de la experiencia y de la lógica indican que para llevar a cabo dicha maniobra el automotor debe arrimarse a la acera u orilla, y en el caso concreto, el campero quedó alineado a 0.80 metros (80 cm) de distancia del separador, en el carril derecho de la vía principal; distancia indicativa, como lo estableció por el perito, que el automotor se encontraba en movimiento, se itera, paralelo a la vía, lo que descarta que el campero hubiera detenido la marcha, o estuviera ejecutando alguna maniobra direccional para parquearse mientras alguna persona bajaba o subía del automotor. Aunado, que aun cuando el apelante insiste en que al vehículo de servicio público le estaba prohibido transitar por la vía principal, siendo su carril la vía secundaria -paralela derecha, en regular estado-, tal aserto no encuentra ningún respaldo normativo ni fáctico, siendo éste un argumento nuevo en el recurso de apelación, pues nada se planteó en la demanda en tal sentido, por lo que ninguna consideración adicional se hará en garantía del derecho al debido proceso de las partes; máxime cuando tal argumento resulta ser un mero dicho sin respaldo probatorio, y en el *sub-examine*, el perito físico forense MAURICIO VEGA RENGIFO trae a colación la normativa que impone a los motociclistas, transitar por la derecha de las vías, a distancia no mayor de un metro de la acera u orilla [art. 135 del Decreto 1809 de 1990 – vigente para el momento del accidente]; disposición que incumplió el señor LEYDER HERNAN TUMBO, quien transitaba “*por el sector central, con predominio izquierdo, de la vía principal*”, desconociendo el deber de cuidado a su cargo en el ejercicio de la actividad peligrosa, sin que so pretexto de ejecutar una maniobra de adelantamiento tal proceder encuentre justificación, y es que además, la prudencia dicta que se debe conservar cierta distancia del automotor que se pretende adelantar, pues aceptándose aún en gracia de discusión, que el señor TUMBO DÍAZ pretendía adelantar al campero, es palmario, que producto de la negligencia imputable al conductor de la motocicleta se produjo un acercamiento entre los vehículos, en el que aquél resultó lesionado.

También cuestiona el apelante, que el conductor del vehículo afiliado a COOTRANSTIMBIO, al momento del accidente tenía 19 años de edad, por lo que dice, no era una persona idónea para conducir dicho vehículo; criterio éste que resulta eminentemente subjetivo e irrelevante a la hora de establecer las causas del accidente, y además, no debe olvidarse que también el conductor de la motocicleta de placas VJC-77, al momento del suceso tenía 19 años de edad, como se indica en el IPAT, y por lo tanto, bajo la misma línea de pensamiento podría asegurarse que tampoco es una persona idónea para conducir tal vehículo,

máxime cuando ni siquiera portaba la licencia de conducción; sin embargo la edad de las personas involucradas en el accidente no es factor causal ni determinante del mismo.

Por último, en el escrito de sustentación del recurso, el apelante aduce que al propietario del vehículo y la empresa de transporte a la que se encuentra afiliado el automotor, no es aplicable la prescripción; prescripción a la que ninguna alusión se hizo al momento de formular los reparos concretos contra la sentencia, y en tal virtud, ningún pronunciamiento realizará la Sala en tal sentido, siguiendo los lineamientos de la sentencia SC2719-2022⁴⁸ de la Honorable Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Civil; máxime cuando la declaración de prescripción realizada por el funcionario de primera instancia se contrae a la prescripción de “*las acciones derivadas del contrato de seguro*”, sobre las que no se formuló ningún reparo en sede de apelación.

5. Decisión:

Sin más consideraciones, acreditado que la causa eficiente y determinante del accidente de tránsito ocurrido el 14 de junio de 2001 es imputable al señor LEYDER HERNAN TUMBO DIAZ, quien de manera imprudente y negligente se expuso al peligro, transitando por el sector “*central con tendencia izquierda*” de la vía principal, sin guardar la distancia reglamentaria con el campero que se desplazaba por la misma vía y en el mismo sentido sur-norte, y contrariando la norma de tránsito, que impone a las motocicletas transitar por la derecha “*a distancia no mayor de un metro de la acera u orilla*”, su conducta resulta determinante en la producción del daño, y en tal virtud, se procederá a confirmar la sentencia apelada de fecha 21 de abril de 2022, estando demostrada la “*culpa*”

⁴⁸ CSJ SC2719-2022, 1 sep. 2022, Radicación n.º 11001-31-03-020-2018-00266-01, refirió: “...la Corte definió los alcances de la competencia del juez de la apelación, en los términos que enseguida se reproducen:

Se sigue de todo lo hasta aquí expuesto, que las facultades que tiene el superior, en tratándose de la apelación de sentencias, únicamente se extiende al contenido de los reparos concretos señalados en la fase de interposición de la alzada, oralmente en la respectiva audiencia o por escrito en la oportunidad fijada en el inciso 2º del numeral 3º del artículo 322 del Código General del Proceso, siempre y cuando que, además, ello es toral, hubiesen sido sustentados en la audiencia que, con ese fin y el de practicar las pruebas decretadas de oficio, si fuere el caso, así como de proferir la sentencia de segunda instancia, practique el ad quem.

De allí se extracta que está vedado al ad quem pronunciarse sobre cuestiones no comprendidas en los reparos concretos expresados por el censor contra la sentencia de primera instancia, como sobre aquellos reproches que, pese a haber sido indicados en esa primera etapa del recurso, no fueron sustentados posteriormente en la audiencia del artículo 327 del Código General de Proceso (CSJ, SC 3148 de 28 jul. 2021, rad. n.º 2014-00403-02; se subraya).

*Así las cosas, resulta claro, entonces, que **compete a la Sala, en el presente fallo sustitutivo, pronunciarse solamente sobre aquellos reparos concretos que las partes formularon al apelar la sentencia del a quo y que, adicionalmente, sustentaron en la audiencia de alegaciones verificada ante el Tribunal***”.

exclusiva de la víctima” como eximente de la responsabilidad de los demandados, ante el rompimiento del nexo causal.

6. Costas:

De conformidad con el artículo 365 num. 1 del Código General del Proceso, y el Acuerdo No. PSAA16-10554 del 05 de agosto de 2016 expedido por el Consejo Superior de la Judicatura, se condenará en costas a la parte apelante - demandante, ante la falta de prosperidad del recurso de apelación.

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Popayán - Sala Civil Familia, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

RESUELVE

PRIMERO: Confirmar la sentencia apelada, proferida el 21 de abril de 2022 por el JUZGADO QUINTO CIVIL DEL CIRCUITO DE POPAYAN, por las razones indicadas con anterioridad.

SEGUNDO: Condenar en costas a la parte apelante (demandante). Tásense.

TERCERO: Señalar como agencias en derecho la suma equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente, que será incluida en la liquidación de costas. La liquidación se surtirá en la forma y términos previstos en el artículo 366 del Código General del Proceso.

CUARTO: Devolver las actuaciones al juzgado de origen⁴⁹, previas las anotaciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,



DORIS YOLANDA RODRÍGUEZ CHACÓN
Magistrada

⁴⁹ Teniendo en cuenta que el trámite del recurso se surtió con base en las actuaciones digitales que integran el proceso.



MANUEL ANTONIO BURBANO GOYES
Magistrado



JAIME LEONARDO CHAPARRO PERALTA
Magistrado