



**TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE POPAYÁN**  
**SALA CIVIL - FAMILIA**

<b>Magistrada Ponente</b>	DORIS YOLANDA RODRIGUEZ CHACÓN
<b>Radicado</b>	19573 31 03 001 2022 00013 01
<b>Proceso</b>	RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL
<b>Demandantes</b>	OSCAR MARINO FORY AVILA – MARIA OFIR VELASCO MORENO – OLGA LUCIA ESCOBAR – ELIHOANNA FORY VELASCO en nombre propio y representación del menor ELIAN JOSEPH MOSQUERA FORY - WILFREDO FORY VELASCO – LINA MARIA FORY ESCOBAR <sup>1</sup> .
<b>Demandados</b>	DAVID VERGARA GOMEZ <sup>2</sup> – INGENIO DEL CAUCA S.A.S. <sup>3</sup> – ALLIANZ SEGUROS S.A. <sup>4</sup>
<b>Llamado en garantía</b>	ALLIANZ SEGUROS S.A. <sup>5</sup> [llamada en garantía por INGENIO DEL CAUCA S.A.S.]
<b>Vinculados</b>	ICBF – DEFENSORIA DE FAMILIA <sup>6</sup> – PROCURADOR JUDICIAL DE FAMILIA <sup>7</sup> – PERSONERIA MUNICIPAL DE PUERTO TEJADA <sup>8</sup>
<b>Asunto</b>	Responsabilidad derivada del ejercicio de una actividad peligrosa – Culpa exclusiva de la víctima como eximente de responsabilidad.

Popayán, veintinueve (29) de febrero de dos mil veinticuatro (2024)

(Proyecto discutido y aprobado en sesión de Sala del veintinueve (29) de febrero de dos mil veinticuatro (2024). **Acta No. 04**)

### ASUNTO

Procede la Sala a decidir el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante, contra la sentencia proferida el 22 de febrero de 2023, por el JUZGADO CIVIL DEL CIRCUITO DE PURTO TEJADA - CAUCA, dentro del asunto

<sup>1</sup> Apoderado principal: Dr. OSCAR MARINO APONZA – Apoderado sustituto: Dr. JAMES APONZA MENA - Correo electrónico: [oscarmarinoaponzabogado@hotmail.com](mailto:oscarmarinoaponzabogado@hotmail.com) – [aponza.james@hotmail.com](mailto:aponza.james@hotmail.com) - Móvil: 318 629 8821 – 321 605 8396

<sup>2</sup> Apoderado: Dr. LUIS FELIPE GONZALEZ GUZMAN – Correo electrónico: [lfg@gonzalezguzmanabogados.com](mailto:lfg@gonzalezguzmanabogados.com) – [img@gonzalezguzmanabogados.com](mailto:img@gonzalezguzmanabogados.com) - [luis.gonzalez@cable.net.co](mailto:luis.gonzalez@cable.net.co) – [tts@gonzalezguzmanabogados.com](mailto:tts@gonzalezguzmanabogados.com) – [alj@gonzalezguzmanabogados.com](mailto:alj@gonzalezguzmanabogados.com) [folios 32 a 35, Archivo 14]

<sup>3</sup> Apoderado: Dr. LUIS FELIPE GONZALEZ GUZMAN – Correo electrónico: [lfg@gonzalezguzmanabogados.com](mailto:lfg@gonzalezguzmanabogados.com) – [img@gonzalezguzmanabogados.com](mailto:img@gonzalezguzmanabogados.com) - [luis.gonzalez@cable.net.co](mailto:luis.gonzalez@cable.net.co) – [tts@gonzalezguzmanabogados.com](mailto:tts@gonzalezguzmanabogados.com) – [alj@gonzalezguzmanabogados.com](mailto:alj@gonzalezguzmanabogados.com) [folios 32 a 35, Archivo 14]

<sup>4</sup> Apoderado principal: Dr. GUSTAVO ALBERTO HERRERA AVILA – Correo electrónico: [notificaciones@gha.com.co](mailto:notificaciones@gha.com.co) [Archivo No. 20] - Apoderada sustituta: Dra. DARLYN MARCELA MUÑOZ NIEVES – Correo electrónico: [notificaciones@gha.com.co](mailto:notificaciones@gha.com.co) – [dmunoz@gha.com.co](mailto:dmunoz@gha.com.co) - Móvil: 311 388 8049 [Archivo No. 43] - La llamada en garantía: [notificacionesjudiciales@allianz.co](mailto:notificacionesjudiciales@allianz.co)

<sup>5</sup> Apoderado principal: GUSTAVO ALBERTO HERRERA AVILA – Correo electrónico: [notificaciones@gha.com.co](mailto:notificaciones@gha.com.co) [Archivo No. 20] - Apoderada sustituta: Dra. DARLYN MARCELA MUÑOZ NIEVES – Correo electrónico: [notificaciones@gha.com.co](mailto:notificaciones@gha.com.co) – [dmunoz@gha.com.co](mailto:dmunoz@gha.com.co) - Móvil: 311 388 8049 - La llamada en garantía: [notificacionesjudiciales@allianz.co](mailto:notificacionesjudiciales@allianz.co)

<sup>6</sup> Correo electrónico: [notificaciones.judiciales@icbf.gov.co](mailto:notificaciones.judiciales@icbf.gov.co) – [carmen.chicangana@icbf.gov.co](mailto:carmen.chicangana@icbf.gov.co) - [Archivo No. 39]

<sup>7</sup> Correo electrónico: [hastaiza@procuraduria.gov.co](mailto:hastaiza@procuraduria.gov.co) – [regional.cauca@procuraduria.gov.co](mailto:regional.cauca@procuraduria.gov.co) - [Archivo No. 39]

<sup>8</sup> Correo electrónico: [personeria@puertotejada.gov.co](mailto:personeria@puertotejada.gov.co) – Móvil: 316 534 2229 [Archivo No. 40]

de la referencia. Lo anterior, una vez agotado el trámite previsto en la Ley 2213 de 2022 en materia del recurso de apelación contra sentencias<sup>9</sup>.

## ANTECEDENTES

### La demanda:

OSCAR MARINO FORY AVILA, MARIA OFIR VELASCO MORENO, OLGA LUCIA ESCOBAR, ELIJHOANNA FORY VELASCO, actuando en nombre propio y representación del menor ELIAN JUSEPH MOSQUERA FORY, WILFREDO FORY VELASCO y LINA MARIA FORY ESCOBAR, mediante apoderado, formularon demanda de responsabilidad civil extracontractual contra DAVID VERGARA GOMEZ, el INGENIO DEL CAUCA S.A.S., y ALLIANZ SEGUROS S.A, solicitando se declare civil, extracontractual y solidariamente responsables a los demandados, de los perjuicios morales y materiales ocasionados con la muerte del señor IVAN MARINO FORY ESCOBAR, en el accidente de tránsito ocurrido el 28 de enero de 2020; y como consecuencia de la anterior declaración, se condene a los demandados al pago de los siguientes perjuicios: **Perjuicios morales:** Para OSCAR MARINO FORY AVILA [abuelo], MARIA OFIR VELASCO MORENO [abuela], OLGA LUCIA ESCOBAR [progenitora], ELIJHOANNA FORY VELASCO [tía], WILFREDO FORY VELASCO [tío], y LINA MARÍA FORY ESCOBAR [hermana], el equivalente a 100 S.M.L.M.V. [\$90.852.600], para cada uno de ellos, y para ELIAN JUSEPH MOSQUERA FORY [primo], representado por ELIJHOANNA FORY VELASCO, el equivalente a 50 S.M.L.M.V. [\$45.426.300], y por concepto de **perjuicios materiales**, en la modalidad de **lucro cesante futuro**, para el señor OSCAR MARINO FORY AVILA el total de \$62.149.155; para MARIA OFIR VELASCO MORENO la suma de \$65.842.148, y para OLGA LUCÍA ESCOBAR la suma de \$81.207.469.43 m/cte. Lo anterior, sin perjuicio del pago de las costas y agencias en derecho.

Las pretensiones se apoyan en los siguientes hechos: Que IVAN MARINO FORY ESCOBAR nació el 27 de octubre de 1999, siendo hijo de OLGA LUCÍA ESCOBAR y CARLOS ARTURO FORY VELASCO (q.e.p.d.); que el joven falleció el 28 de enero de 2020 como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido en el kilómetro 18+800 a la altura de la glorieta de la salida del Ingenio del Cauca S.A.S. a la vía Panamericana en sentido Palmira – Puerto Tejada, cuando se desplazaba hacia su residencia, ubicada en la vereda Sanjonrico, después de terminar su jornada laboral – 2:00pm a 10:00pm, conduciendo la motocicleta de placas IGN-

---

<sup>9</sup> Por auto del 24 de abril de 2023, se corrió traslado a la parte apelante (demandante), para sustentar el recurso de apelación por escrito, sustentación presentada el 3 de mayo de 2023 [conforme lo indicado en auto del 17 de mayo de 2023], y mediante proveído del 06 de junio de 2023, se corrió traslado a la parte contraria (demandados, llamados en garantía y vinculados) del escrito de sustentación del recurso de apelación.

81A, siendo atropellado por la tracto mula de placas SET-540 de propiedad del INGENIO DEL CAUCA S.A.S., conducida por el señor DAVID VERGARA GÓMEZ, la que se encontraba amparada por la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. 022485275/0 expedida por ALLIANZ SEGUROS S.A., vigente a la fecha del siniestro. Agrega, que el joven con su trabajo y esfuerzo contribuía económicamente con el sostenimiento del hogar, especialmente para sus abuelos y hermana.

Que en la Fiscalía 01 Seccional delegada de Miranda – Cauca, cursa investigación por los hechos, bajo SPOA 195736000631202000093, sin que a la fecha exista pronunciamiento de fondo. Reitera, que el lugar donde ocurrió el accidente corresponde a la intersección o cruce sobre la vía Palmira – Puerto Tejada, donde se encuentra la glorieta de ingreso y salida del INGENIO DEL CAUCA S.A.S., punto donde se instalan controladores de tráfico, y existen cámaras de seguridad e iluminación adecuada, habiendo para ese momento trabajadores que realizaban la función de guardavías o controladores de tránsito, tratándose de un sector peligroso por su ubicación y características, lo que exige un semáforo móvil y la oportuna intervención de los controladores, pero *“la falta de existencia e implementación de todos los protocolos, procedimientos de seguridad y prevención necesarios no desarrollados por la empresa INGENIO DEL CAUCA S.A.S, para controlar el tráfico en forma segura en el sitio de ocurrencia del accidente de tránsito, fue determinante para el siniestro; toda vez que el cruce es sumamente peligroso, teniendo en cuenta la magnitud y dimensión de los vehículos cañeros; sumado a ello en el lugar no había habilitado al menos un semáforo móvil”*. Que no obstante la existencia de la logística e infraestructura diseñada por INCAUCA S.A.S. para garantizar el paso seguro, la tracto mula huyó del sitio del siniestro, al punto, que la autoridad policial y de tránsito debió ir al cañaduzal donde estaba el vehículo presto al cargue de caña; eventualidad de la que se predicen dos opciones: Que los controladores de tráfico al momento del accidente, no estaban cumpliendo con su deber, o que de manera amañada actuaron en complicidad con el conductor de la tracto mula para hacer creer que nadie se dio cuenta de lo sucedido.

Finalmente, se aduce, que el fallecimiento de IVAN MARINO FORY ESCOBAR, ha causado a su familia perjuicios de orden moral y material, ante un irreparable dolor por la afectación anímica, psicológica y emocional que no han podido superar<sup>10</sup>.

### **Trámite procesal**

---

<sup>10</sup> Documento 06 del expediente electrónico

La demanda fue admitida mediante auto del 25 de abril de 2022<sup>11</sup>, proveído notificado por conducta concluyente al INGENIO DEL CAUCA S.A.S.<sup>12</sup> y a ALLIANZ SEGUROS S.A.<sup>13</sup>, mientras el señor DAVID VERGARA GOMEZ fue notificado personalmente<sup>14</sup>.

Trabada la relación jurídico procesal, y agotadas las audiencias de que tratan los artículos 372 y 373 del Código General del Proceso, se dictó sentencia del 22 de febrero de 2023<sup>15</sup>.

## **Contestación de la demanda**

**1. INGENIO DEL CAUCA S.A.S. y DAVID VERGARA GOMEZ**, a través de apoderado, se opone a las pretensiones de la demanda, arguyendo, que el accidente no obedeció a que el tractocamión hubiese atropellado a IVAN MARINO, siendo este último, quien desatendió las señales de alerta y de pare, al conducir con exceso de velocidad, perdiendo el control de la motocicleta, cae sobre la vía, deslizándose y en derrape resultando aprisionado por una de las llantas finales del vagón atado al tractocamión de placas SET-540, cuando éste ya se encontraba culminando el cruce de la vía, advirtiendo, que la circulación del tractocamión y sus vagones, fue debidamente señalizada y alertada por los guardavías que se encontraban en el lugar de los hechos, por lo que el tránsito de dicho vehículo era un hecho previsible y resistible [el conductor de la motocicleta podía visualizar el tractocamión, como al agente de tránsito ubicado en la zona del accidente, teniendo en cuenta que la zona del accidente presenta buena iluminación artificial y atendiendo las dimensiones de los vagones], pero (i) ante el desobedecimiento de las señales de alerta y pare, (ii) la conducción en exceso de velocidad, (iii) el no estar atento a los demás sujetos de la vía, y (iv) la falta de pericia del conductor se convirtieron en las conductas que en términos de causalidad, ocasionaron el accidente de tránsito, configurándose el hecho exclusivo de la víctima, como causa extraña, que genera la ruptura del nexo causal. Agrega, que en el IPAT se concluyó que la colisión se generó como consecuencia del actuar imprudente del señor IVAN MARINO, al desobedecer las señales o normas de tránsito, e impericia en el manejo, y en el informe de reconstrucción de accidente de tránsito, se estableció, que la motocicleta “*no acató la señal de pare ante el cruce del tracto camión*”, y que el conductor de la motocicleta “*podía estar circulando a velocidad por encima de 80 km/h*”, desconociendo el art. 74 del Código Nacional de Tránsito, que ordena reducir la velocidad a 30 km/h “*en proximidad a una intersección*”. Agrega, que el occiso no

<sup>11</sup> Documento 07, expediente electrónico

<sup>12</sup> Documento 016 del expediente electrónico

<sup>13</sup> Documento 027 de expediente electrónico, como consta en auto del 20 de agosto de 2022.

<sup>14</sup> Documentos 009 y 016 del expediente electrónico

<sup>15</sup> Documento 064 y 065 del expediente electrónico

tenía ningún vínculo laboral con las demandadas, pues aquél *“laboraba como dependiente al servicio de una empresa contratista”*.

De otro lado, solicita se tome como confesión del apoderado de la parte actora, el dicho consistente en que *“al momento de la ocurrencia del siniestro referido, en el sitio indicado, habían -sic- varios trabajadores al servicio del INGENIO DEL CAUCA S.A.S., que realizaban la función de guardavías o controladores de tránsito en el sector”*, pues acepta que efectivamente, al ocurrir el accidente, había presencia de guardavías. También, solicita se tenga como confesión, lo expresado por la parte actora en el sentido, que *“se instalaron varios controladores de tráfico y de tránsito”* y que existía *“iluminación adecuada”*, lo que denota, la existencia de guardavías al momento del hecho, y de buena iluminación, y por lo tanto, el tractocamión como sus vagones, estaban dentro del campo visual del señor IVAN MARINO. Y no es cierto, es que el tractocamión huyó del lugar, e itera, que el tractocamión *“nunca impactó con la motocicleta”*, sino que fue el señor IVAN MARINO quien perdió el control de la misma, resultando aprisionado con una de las llantas finales del vagón, cuando ya se encontraba culminando el cruce de la vía.

Agrega, que no es cierto que el accidente ocurrió *“donde se encuentra la glorieta de ingreso y salida a la empresa del Ingenio del Cauca”*, porque según el IPAT sucedió en el kilómetro 18+800 vía Villa Rica – Palmira, y tampoco es cierto que en el sector existan cámaras de seguridad, o por lo menos, no son de propiedad y control del Ingenio del Cauca S.A.S., y ningún precepto legal exige el semáforo móvil que sugiere la parte actora.

Finalmente, aduce que al concurrir dos actividades peligrosas, la presunción de culpa queda anulada, debiendo la parte actora demostrar los hechos en que fundamenta la demanda.

Como excepciones de mérito, formuló las siguientes: *“Hecho exclusivo de la víctima”* [generando la ruptura del nexo causal al recaer la responsabilidad única y exclusivamente en cabeza del conductor de la motocicleta, IVAN MARINO FORY ESCOBAR, quien según el IPAT y el dictamen de reconstrucción del accidente de tránsito, desatendió las señales de alerta y pare, y transitaba a exceso de velocidad, perdiendo el control de la motocicleta, y cae sobre la vía, resultando aprisionado con una de las llantas finales del tractocamión, configurándose el hecho exclusivo de la víctima, quien desatendió el art. 94 del Código Nacional de Tránsito. Que de este modo, el comportamiento del señor DAVDI VERGARA está lejos de ser la causa, pues el comportamiento del afectado, es el que dio lugar a su deceso]; *“Actividades peligrosas simultáneamente ejercidas que implica prueba plena de culpa de la parte pasiva a cargo de la parte actora”* [ante la coexistencia de conductas riesgosas, la parte actora debe probar que la conducta del conductor del vehículo de placas SET-540, fue objetivamente la causante del accidente por violar algún deber legal, y que esa violación tuvo conexión directa con el

hecho final, constituyéndose en causa eficiente, única y excluyente del hecho. Que de las pruebas se desprende que la causa del accidente se endilga al conductor de la motocicleta]; *“Inexistencia de prueba idónea de la presunta conducta culposa del señor DAVID VERGARA GOMEZ como conductor del vehículo de placas SET-540 el día de los hechos objeto de investigación”* [no existe prueba en el expediente con la cual la parte actora pueda sustentar los supuestos fácticos que alega, y menos, que el señor DAVID VERGARA sea el responsable del accidente]; *“Inexistencia del nexo causal entre el daño y la conducta del motorista del vehículo automotor de placas SET-540”* [al no existir prueba de la culpa atribuida al conductor del tractocamión, no existe prueba del daño supuestamente irrogado a la parte actora, rompiéndose el nexo causal entre el hecho dañoso y el daño cuyo resarcimiento se depreca]; *“Indebida tasación de perjuicios”* [no encontrándose acreditado que IVAN MARINO FORY ESCOBAR fuera laboralmente activo al momento de su fallecimiento, ni la dependencia económica de los demandantes, para efectos del reconocimiento del lucro cesante, y además, el perjuicio moral no se presume, por lo que debe ser acreditado, y atender los límites señalados por la jurisprudencia], y la *“Genérica o ecuménica”* [para que se declare cualquier excepción susceptible de enervar las pretensiones de la demanda y que se demuestre en el proceso] <sup>16</sup>.

**2. ALLIANZ SEGUROS S.A.**, a través de apoderado, se opone a las pretensiones de la demanda, dado que no se encuentra acreditada la responsabilidad civil en cabeza de los demandados, pues de los medios de prueba arrojados se concluye que se trató de un hecho exclusivo de la víctima, configurándose una causa extraña y eximente de responsabilidad, y además, la aseguradora no es solidariamente responsable de los perjuicios reclamados por los demandantes, que resultan exagerados, dado que no se encuentran dentro de los lineamientos trazados por la jurisprudencia, que reconoce como tope máximo \$60´000.000 ante el fallecimiento de la persona, y respecto del lucro cesante, no se encuentra acreditada la actividad económica del occiso, ni la calidad de abuelos de los demandantes, ni la dependencia económica de los mismos, y conforme el hecho séptimo de la demanda, a la señora OLGA LUCIA no le asistiría ningún derecho. Finalmente, objeta el juramento estimatorio.

Frente a los hechos, aduce: Que no le constan las relaciones de consanguinidad entre los demandantes y el occiso; que los hechos del 28 de enero de 2020 ocurrieron única y exclusivamente por la culpa de la víctima, configurándose una causa extraña; que si bien existe la póliza No. 022485275/0, siendo tomador y asegurado el INGENIO DEL CAUCA S.A.S., no puede ser afectada, pues el vehículo de placas SET-540 *“no estuvo asegurado bajo ese contrato de seguro”*, ni se encuentra delimitado positivamente el riesgo de las lesiones que pudiere causar dicho automotor. Que no le consta ni existe medio de prueba que demuestre la

---

<sup>16</sup> Documento 014 del expediente electrónico

actividad económica que desempeñaba el señor IVAN MARINO al momento de la ocurrencia del accidente; que no le constan las circunstancias en que ocurrió el accidente; que el accidente ocurrió por la imprudencia, negligencia e impericia de IVAN MARINO al momento de conducir la motocicleta, pues según consta en el informe pericial, aquél no respetó las señales de tránsito, iba a exceso de velocidad, tenía perfecta visibilidad, y no respetó los actores viales, motivo por el que colisionó con las últimas llantas del vehículo cañero, lo que denota, que IVAN MARINO no esperó que el vehículo cañero terminara de cruzar la vía, tratándose de un típico caso de culpa exclusiva de la víctima, donde ésta, también ejercía una actividad peligrosa. Agrega, que la aseguradora no es solidariamente responsable de los perjuicios que se reclaman.

Como excepciones de mérito contra la demanda, formuló las siguientes: *“Eximente de la responsabilidad de los demandados por configurarse un hecho exclusivo de la víctima”* [los hechos fueron causados única y exclusivamente por las actuaciones negligentes, imprudentes, arriesgadas, temerarias, irresponsables y atrevidas del señor IVAN MARINO FORY ESCOBAR, configurándose una culpa exclusiva de la víctima, como eximente de responsabilidad. Que el IPAT codifica únicamente a la víctima con las hipótesis 112 y 139, lo que se confirma con el dictamen pericial aportado – Informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito (RAT) elaborado por Ana Isabel Valencia Pérez, según el cual, el señor IVAN MARINO no respetó la señal de tránsito “PARE” que se encontraba en el lugar de los hechos, y por ello, cayó de la motocicleta al intentar frenar abruptamente, generando un arrastre hasta quedar aprisionado por las llantas traseras del vagón, siendo lastimosamente aplastado, y la motocicleta, al no ser impactada no sufrió mayores daños, es más pasó por debajo del tren cañero, y de conformidad con la posición de la motocicleta y la víctima, se concluye, que dicho vehículo se desplazaba a una velocidad de 80km/h previo al siniestro [exceso de velocidad], y luego que la motocicleta se separa del conductor se arrastra por más de 10 metros. Agrega, que el señor IVAN MARINO tenía plena visibilidad del tractocamión, así como del agente de tránsito, siendo óptimas las condiciones de visibilidad de la vía]; *“El régimen de responsabilidad aplicable a este particular es el de la culpa probada”* [debiendo analizarse que la actividad desplegada por los conductores, es de las denominadas actividades peligrosas, y por lo tanto, la presunción de culpa se neutraliza, teniendo la parte actora la carga de acreditarla]; *“Inexistencia de responsabilidad a cargo de los demandados por falta de acreditación del nexo causal”* [de acuerdo con la demanda, la causa adecuada del daño fue la negligencia de los controladores de tránsito o guardavías y la supuesta ausencia de un semáforo móvil en el lugar de los hechos, lo que se desvirtúa con el IPAT y el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito elaborado por CESVI COLOMBIA, que determinan que la causa eficiente del accidente es imputable a la víctima, quien desatendió las normas de tránsito, iba a exceso de velocidad, y tenía plena visibilidad de la carretera y del ten cañero. Aunado, que conforme la teoría de la causalidad adecuada, debe establecerse cuál de los comportamientos jurídicos ocasionó el daño, y en el caso concreto, la causa adecuada del daño no es la actuación del conductor del tractocamión, y mucho menos, la actuación de los controladores en que se funda la demanda, sino únicamente la imprudencia del motociclista]; *“Reducción de la eventual indemnización como consecuencia de la*

*incidencia de la conducta del señor IVAN MARINO FORY ESCOBAR (Q.E.P.D) en la producción del daño* [en gracia de discusión, y en el remoto evento de accederse a las pretensiones, debe aplicarse la respectiva reducción de la indemnización, teniendo en cuenta la contribución en el accidente del señor IVAN MARINO FORY ESCOBAR, como mínimo, en un 90%]; *“Ausencia probatoria y no acreditación de la calidad de los demandantes OSCAR MARINO FORY AVILA y MARIA OFIR VELASCO MORENO respecto de su parentesco frente al señor IVAN MARINO FORY ESCOBAR (Q.E.P.D.)”* [no se aportó ningún medio de prueba que permita corroborar el vínculo de consanguinidad de los antes mencionados con el occiso, por lo que no les asiste ningún derecho a indemnización]; *“Cuantificación indebida e injustificada de los supuestos perjuicios morales pretendidos por los demandantes”* [calificando de desmesurada la solicitud de perjuicios morales por un monto de \$590.541.900, conforme los criterios fijados por la jurisprudencia, que fija como baremo indemnizatorio la suma de \$60.000.000 en los casos más graves, para parientes en primer grado de consanguinidad], e *“Improcedencia, falta de medio de prueba e indebida cuantificación del supuesto lucro cesante que pretenden los demandantes”* [no estando acreditado que IVAN MARINO FORY ESCOBAR tuviese una actividad económica al momento de los hechos, ni cuánto devengaba, y tampoco se demostró que MARIA OFIR y OSCAR MARINO FORY AVILA sean abuelos del occiso, ni que éstos dependieran económicamente de aquél, por lo que no hay lugar al reconocimiento del lucro cesante].

Como excepciones frente al contrato de seguro, formuló las siguientes: *“Falta de cobertura material del contrato de seguro No. 022485275/0 respecto del amparo de predios labores y operaciones, toda vez que, en la delimitación positiva del riesgo no se amparó la responsabilidad derivada de los daños que ocasionara el vehículo de placas SET-540”*; *“Riesgo expresamente excluido de cobertura de predios, labores y operaciones de la póliza No. 022485275/0 por lo que no se amparan la posesión o uso de vehículos a motor destinados y autorizados para transitar por la vía pública y/o provista de placa o licencia para tal fin”*; *“El amparo contemplado en la póliza No. 022485275/0 y denominado responsabilidad vehículos propios y no propios opera en exceso de las pólizas de responsabilidad civil extracontractual del vehículo de placas SET-540”*; *“En la póliza No. 022485275/0 se pactó un deducible del 10% sobre el valor de la pérdida mínimo 2 SMLMV”*; *“Disponibilidad de la suma asegurada”*; *“El contrato es ley para las partes”*; *“Enriquecimiento sin causa”*, y la *“Genérica o innominada y otras”*<sup>17</sup>.

**3. La Defensoría de Familia del ICBF Regional Cauca**, conceptuó, que no observa vulneración de los derechos del menor involucrado, quien se encuentra debidamente representado por su progenitora<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Documento 031 del expediente electrónico

<sup>18</sup> Documento 39 del expediente

**4. El personero municipal de Puerto Tejada – Cauca**, rindió concepto, manifestando que no evidencia vulneración a los derechos del menor, dado que comparece a través de su representante legal, frente a la expectativa de reconocimiento de una prestación<sup>19</sup>.

#### **Traslado de las excepciones**

Mediante lista del 19 de octubre de 2022<sup>20</sup>, se corrió traslado “*de la contestación de la demanda*”, guardando silencio la parte actora.

#### **Demanda de llamamiento en garantía**

**EI INGENIO DEL CAUCA S.A.S**, presentó demanda de llamamiento en garantía contra **ALLIANZ SEGUROS S.A.**<sup>21</sup>, con fundamento en la póliza No. 022485275/0 y la póliza 022494848/939, vigentes a la fecha de ocurrencia del siniestro, mediante las cuales se amparan todos los riesgos derivados de la responsabilidad civil; demanda de llamamiento en garantía que admitió el Juzgado mediante auto del 8 de septiembre de 2022<sup>22</sup>, ordenando su notificación por estados a ALLIANZ SEGUROS S.A.

#### **Sentencia de primera instancia**

El Juzgado Civil del Circuito de Puerto Tejada - Cauca, mediante sentencia proferida el 22 de febrero de 2023, resolvió:

*“Primero.- DECLARAR infundada la tacha por sospecha formulada por el apoderado judicial de los demandantes contra la declaración de los señores José Gerardo Payán Tobar y José James Perlaza Delgado.*

*Segundo.- DENEGAR las pretensiones de la demanda declarativa de responsabilidad civil extracontractual instaurada por OSCAR MARINO FORY ÁVILA, MARÍA OFIR VELASCO MORENO, OLGA LUCÍA ESCOBAR, WILFREDO FORY VELASCO, LINA MARÍA FORY ESCOBAR, ELIJHOANNA FORY VELASCO y el adolescente E.J.M.F., contra INGENIO DEL CAUCA S.A.S., DAVID VERGARA GÓMEZ y ALLIANZ SEGUROS S.A.*

*Tercero.- CONDENAR a los demandantes, a pagar las costas procesales causadas en este asunto a los demandados, fijando las agencias en derecho a tener en cuenta, en la suma de \$23.992.220....”*

Lo anterior, luego de considerar el funcionario de primer grado, que si bien se demostró la ocurrencia del accidente y el fallecimiento del señor IVAN MARINO FORY ESCOBAR, de conformidad con el informe pericial de necropsia emitido por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, y el Informe policial del accidente de tránsito, así como las actuaciones desplegadas por la Fiscalía General de la Nación, aunados los testimonios de José Gerardo Payan Tovar y

---

<sup>19</sup> Documento 40 del expediente

<sup>20</sup> Documento 34 del expediente digital

<sup>21</sup> Documento 01 carpeta “llamamiento en garantía”

<sup>22</sup> Documento 02 de la carpeta “llamamiento en garantía”

José James Perlaza Delgado, auxiliares de tránsito al servicio de INCAUCA, quienes presenciaron los hechos, en todo caso, el perjuicio aducido por la parte actora carece de respaldo probatorio. Aunada, la ruptura del nexo causal entre el hecho y el daño, dado que el sector donde ocurrió el accidente contaba con la señalización necesaria, pues los agentes de tránsito José Gerardo Payán Tovar y José James Perlaza Delgado, quienes se encuentran legalmente investidos como autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal (Ley 769 de 2002, art. 2), cumplían esa labor para la fecha de los hechos, portando elementos reflectivos o lumínicos, como uniforme color naranja, señal de pare y un bastón luminoso, y sus versiones dentro del proceso gozan de credibilidad, sin dejar de lado, que IVAN MARINO FORY ESCOBAR circulaba a una velocidad mayor a la permitida, siendo el actuar de la víctima lo que incidió prevalentemente en la producción del resultado fatal<sup>23</sup>.

### **Fundamentos del recurso**

1. Inconforme con el anterior pronunciamiento, **el apoderado de la parte demandante**, interpuso recurso de apelación, formulando los siguientes reparos concretos: (i) Que la postura adoptada por el juzgado no corresponde a la realidad, ni encaja dentro de las circunstancias propias del asunto, pues el accidente de tránsito tuvo lugar en razón del desarrollo de una actividad peligrosa *“que genera beneficios económicos al responsable que ejercita dicha actividad”*, y el asunto se enmarca en lo regulado por los artículos 2341 al 2358 del Código Civil, particularmente el artículo 2356, según el cual los demandados están obligados a indemnizar el daño causado. Que tratándose de actividades peligrosas, según jurisprudencia de la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, la carga de la prueba *“se revierte en cabeza del responsable del hecho”*, que es quien desarrolla la actividad que pone en riesgo a las demás personas. (ii) Que frente a la acreditación del estado civil de los demandantes, se demostró con los documentos allegados al expediente, y con los interrogatorios de las partes, y además, la acreditación de la relación filial de la progenitora del causante está demostrada con el registro civil de nacimiento, y (iii) Sobre las manifestaciones de los guardavías, asegura que *“se sabe que la postura de ellos está encaminada a proteger los intereses de quién es su empleador, porque tienen una relación directa que les hace indudablemente susceptibles de no ser imparciales frente a las declaraciones vertidas”*, pese a lo cual el despacho les dio plena credibilidad, así como *“a los dictámenes aportados al expediente cuando son presunciones que a través de estudios técnicos... si bien es cierto que los peritos que hacen el peritaje...son*

---

<sup>23</sup> Documentos 64 y 65 del expediente

personas calificadas, pues su punto de opinión vertido en el dictamen es de conjeturas tomadas de algunos puntos de referencia que a su modo consideran pudieron ser los causantes o pudieron incidir en la ocurrencia del hecho y sobre todo en el resultado final”.

Seguidamente, **dentro de la oportunidad prevista en el artículo 322 del C.G.P.**, el apoderado de los **demandantes**, precisó los reparos elevados, en el siguiente orden:

(i) Que su inconformidad radica en que el juzgado de instancia desestimó las pretensiones de la demanda, al considerar que el señor IVAN MARINO FORY ESCOBAR “*incurrió en la conducta denominada culpa en su actuar por desobedecer señales de tránsito y omisión del cuidado*”, postura que no corresponde a la realidad de lo sucedido, ni en caja en las circunstancias propias del debate, reiterando que el suceso devino en el desarrollo de una actividad peligrosa que “*genera beneficios económicos al responsable que la ejercita*”, en este caso, a los demandados, y la carga de la prueba “*se revierte en cabeza del responsable del hecho dañoso*”, que pone en riesgo a las demás personas, y son los guardavías quienes no obran con el cuidado y diligencia debidos, así como el conductor del tractocamión. Y de aceptarse algún grado de participación del causante, habría lugar a una concurrencia de culpas, reglada en el art. 2357 del C.C., debiéndose determinar la concurrencia de cada uno para efectos de establecer el monto con el cual se debe “*compensar e indemnizar*” a los demandantes.

(ii) Que el parentesco entre los demandantes y el occiso se encuentra acreditado, siendo suficiente para el reconocimiento del perjuicio moral, derivado de la cercanía o proximidad al ser querido, y la consternación que causa el siniestro en la familia.

Por lo anterior, solicita se revoque la sentencia de primera instancia, y en su lugar, se declare que a los demandantes les asiste derecho al pago de una indemnización razonable por los daños y perjuicios ocasionados con el accidente en el que perdió la vida el joven FORY ESCOBAR<sup>24</sup>.

**Agotado el trámite de la Ley 2213 de 2022**, el apoderado de la **parte demandante**, al sustentar el recurso de apelación, trae a colación los argumentos exhibidos al momento de formular los reparos concretos, solicitando se acceda a las pretensiones de la demanda<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> Documento 067 del expediente

<sup>25</sup> Documento 018, del cuaderno de segunda instancia

**Surtido el traslado a los demás sujetos procesales** (demandados, llamado en garantía y vinculados), el apoderado del INGENIO DEL CAUCA S.A.S., solicita se confirme la sentencia apelada, advirtiendo, que el apelante no realizó una verdadera crítica a los argumentos del juez de primera instancia, por lo que la sentencia debe permanecer incólume. Agrega, que desentrañando los reparos del apelante, el simple hecho de obtener beneficios económicos de una actividad, no genera una declaratoria de responsabilidad para la demandada, y además, está acreditada la ruptura del nexo causal por la incuestionable culpa exclusiva de la víctima, siendo la conducta del motociclista la causa eficiente del accidente. Aunado, que la concurrencia de culpas no se desprende automáticamente de la concurrencia de actividades peligrosas, pues la causa eficiente del accidente fue la conducta de la víctima, quien tenía el deber de parar o detener la moto ante el cruce del tractocamión, lo que desconoció la parte afectada<sup>26</sup>.

A su turno, el apoderado de ALLIANZ SEGUROS S.A., solicita se confirme la sentencia apelada, insistiendo<sup>27</sup> en que el recurso de apelación no se sustentó en término, y frente a los reparos concretos, replicó: Que corresponde a la parte actora la carga de la prueba; que se encuentra acreditado que la conducta imprudente de la víctima fue la causa eficiente del daño, y prueba de ello, son las hipótesis 112 y 139 codificadas en el IPAT únicamente a IVAN MARINO, y el informe de Reconstrucción de Accidente de Tránsito, en el que se concluyó que el motociclista se desplazaba a exceso de velocidad, y había una señal de PARE que el motociclista no respetó. Aunados, los informes ejecutivos en el proceso penal que señalan la responsabilidad de IVAN MARINO, al conducir sin luces, no respetar las señales de los guardavías [presentes en el lugar, como se reconoce en la demanda], y conducir a exceso de velocidad. Que en este orden, ninguna conducta es atribuible a la parte pasiva, dado que el conductor del tractocamión nada tuvo que ver en la producción del accidente. Finalmente, aduce, que no está acreditada la relación de consanguinidad entre los demandantes y el causante, y no está acreditado el perjuicio reclamado<sup>28</sup>.

Finalmente, la Defensoría de Familia – ICBF Regional Cauca – Centro Zonal Popayán, manifiesta que se atiene a lo que en derecho se resuelva en segunda instancia, solicitando se de aplicación de preferencia a los art. 8 y 9 de la Ley 1098 de 2006, en favor del menor<sup>29</sup>.

---

<sup>26</sup> Documento 032 del cuaderno de segunda instancia

<sup>27</sup> Cuando por auto del 17 de mayo de 2023, se resolvió la inconformidad elevada en tal sentido, ordenándose tener por sustentado el recurso de apelación con el escrito presentado el 3 de mayo de 2023 [archivo 26, cuaderno de segunda instancia].

<sup>28</sup> Documento 034 del cuaderno de segunda instancia

<sup>29</sup> Documento 039, cuaderno del de segunda instancia

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 22 de febrero de 2023 por el Juzgado Civil del Circuito de Puerto Tejada - Cauca, 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 la muerte de IVAN MARINO FORY ESCOBAR, quien falleció como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 28 de enero de 2020, en el que se resultó involucrada la motocicleta de placas IGN-81A conducida por IVAN MARINO FORY (q.e.p.d.) y el tractocamión de placas SET-540, de propiedad del INGENIO DEL CAUCA S.A.S., conducido por el señor DAVID VERGARA GÓMEZ, y amparado por las pólizas de responsabilidad civil No. 022485275/0 y 022494848/939 expedidas por ALLIANZ SEGUROS S.A., 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 28 de enero de 2020 en el que perdió la vida el señor IVAN MARINO FORY ESCOBAR, o por el contrario, se encuentra acreditada la causal eximente de responsabilidad de “*culpa exclusiva de la víctima*”.

### **4. Análisis del caso concreto:**

Previo a resolver el fondo del asunto, conviene precisar de manera liminar, que no es de recibo la declaración realizada por el apoderado de ALLIANZ SEGUROS S.A., en el sentido de que la sustentación del recurso de apelación no se efectuó en término [ley 2213 de 2022], porque como claramente se indicó en el auto del 17 de

mayo de 2023<sup>30</sup>, el recurso de apelación fue debidamente sustentado el 3 de mayo de 2023, y en todo caso, aun de aceptarse que no se surtió la sustentación conforme la preceptiva legal, siguiendo los lineamientos trazados por la jurisprudencia de la Honorable Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Civil en proveído STC5790-2021 del 24 de mayo de 2021 y STC2691-2023 del 24 marzo de 2023, los reparos concretos elevados contra la sentencia opugnada [exhibidos en la audiencia de fallo al momento de interponerse el recurso de apelación, y en el escrito arrimado dentro del término previsto en el art. 322 del CGP], resultan suficientes, como sustentación anticipada, para resolver la alzada.

Revisado el expediente, observa la Sala, se encuentra acreditado, que el día 28 de enero de 2020, el señor IVAN MARINO FORY ESCOBAR se desplazaba conduciendo la motocicleta de placas IGN-81A, cuando a la altura del kilómetro 18+800 en la glorieta de salida del Ingenio del Cauca a la vía Panamericana, sentido Palmira - Puerto Tejada, siendo aproximadamente las 22:00 horas, al perder el control de la motocicleta, cae sobre la vía asfáltica, y termina aprisionado por las llantas del último vagón remolcado por el vehículo de placas SET-540, tipo tractocamión [*tren cañero*], de propiedad del INGENIO DEL CAUCA S.A.S., y conducido por DAVID VERGARA GOMEZ, causándole la muerte al motociclista.

#### **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 presunta<sup>31</sup>, 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

---

<sup>30</sup> Documento 026, del cuaderno de segunda instancia

<sup>31</sup> 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,...**”.

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”<sup>32</sup>. 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 nexos 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 ésta”<sup>33</sup>, 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”<sup>34</sup>.

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<sup>35</sup>, y las piezas de la investigación penal por el presunto delito de homicidio culposo, entre otras probanzas, acreditan el accidente de tránsito que se verificó el 28 de enero de 2020, en el que resultó involucrado el tractocamión de placas SET-540 [tren cañero], y la motocicleta de placas IGN-81A conducida por IVAN MARINO FORY ESCOBAR, quien falleció en el lugar de los hechos.

b) El daño: Según el acta de inspección técnica a cadáver – FPJ 10<sup>36</sup>, y el informe pericial de necropsia<sup>37</sup>, el joven IVAN MARINO FORY ESCOBAR falleció en el

---

<sup>32</sup> CSJ SC2107-2018, 12 jun. 2018, Rad. No. 2011-00736-01

<sup>33</sup> Idem.

<sup>34</sup> CSJ SC3862-2019, 20 sep. 2019, Rad. No. 2014-00034-01

<sup>35</sup> Documento 06, folio 109 y ss del expediente electrónico

<sup>36</sup> Documento 06, folio 114

<sup>37</sup> Documento 058, folio 78

lugar de los hechos, por “*prolitraumatismo con laceración de arteria femoral en accidente de tránsito*”, al entrar en contacto con el último vagón del tractocamión - “*tren cañero*”.

c) El nexo causal: Entendido como la relación de conexidad entre el hecho y el daño, en el caso concreto, se encuentra demostrado que el fallecimiento de IVAN MARINO FORY ESCOBAR, es consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 28 de enero de 2020.

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, 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*”<sup>38</sup>.

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 2008<sup>39</sup>, 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)*<sup>40</sup>.

---

<sup>38</sup> TAMAYO JARAMILLO, Javier, Tratado de Responsabilidad Civil, Tomo II, Editorial Legis, Segunda edición 2007, pág.60.

<sup>39</sup> CSJ SC, 13 de mayo de 2008, radicado 1997-09327, M.P. Dr. Julio Cesar Valencia Copete

<sup>40</sup> Criterio reiterado por la CSJ SC, del 24 de febrero de 2009, M.P. Dr. William Namén Vargas

En el caso concreto, el funcionario de primera instancia denegó las pretensiones de la demanda, al considerar, que del análisis de las probanzas se infiere que *“fue el actuar de la víctima y solo él, en la operación de su rodante, el que incidió, decidida, idónea, eficaz y prevalentemente en la producción del resultado fatal”*; declaración a la que se opone la parte demandante, al considerar, que los demandados deben ser declarados responsables del hecho dañoso, ante la falta de cuidado y diligencia de los guardavías, lo que es suficiente para derivar responsabilidad en el conductor del tractocamión. Y, que si en gracia de discusión, se aceptara que la conducta de la víctima incidió en el resultado dañoso, se estaría ante una concurrencia de culpas, debiendo determinarse la incidencia de cada uno de los actores a fin de tasar la indemnización.

#### **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 incurrir, 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”...*<sup>41</sup>, 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 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...’*<sup>42</sup>.

---

<sup>41</sup> CARDOSO ISAZA, Jorge, Apuntes sobre Obligaciones, Librería Jurídica Wilches, págs. 188 a 190

<sup>42</sup> CSJ SC5125-2020, 15 dic. 2020, Rad. No. 13836-31-89-001-2011-00020-01

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)<sup>43</sup>.

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 expediente<sup>44</sup>, con el propósito de resolver de fondo el asunto, conviene traer a colación, el “Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito”, emitido por “CESVI COLOMBIA”, suscrito por ANA ISABEL VALENCIA PÉREZ – Física de la Universidad Nacional de Colombia, y WILLIAM CORREDOR BERNAL – Licenciado en Física de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, que revela el siguiente concepto: “...El accidente ocurre sobre una glorieta ubicada en la vía que del municipio de Palmira conduce a Villarica en el km 18+800 a la entrada del Ingenio Incauca...en atención a la forma de circulación de los vehículos...se plantea la siguiente mecánica de colisión: 4.1.1. Pre impacto > El vehículo 1 (Motocicleta) circulaba en sentido Palmira Villarica a la altura del kilómetro 18 + 800 metros en el Departamento del Cauca. > EL vehículo 2 (Tracto camión) realizaba un cruce de izquierda a derecha según el sentido de tránsito del vehículo 1 (motocicleta)... 4.1.2 Impacto y post impacto. Considerando la versión del conductor del vehículo 2 (Tracto camión) se describe que realizaba un cruce de izquierda a derecha según la trayectoria de la motocicleta; mientras que el vehículo 2 (Motocicleta) se desplazaba en sentido Palmira – Puerto Tejada (Villarica). Dentro de esta dinámica y considerando la evidencia que acota la autoridad de la cual se indican huellas de arrastre desde el borde de carril abarcando la berma hacia la posición final de la motocicleta... De otro lado, dada la ausencia de daños sobre la estructura tanto del tracto camión y sus vagones y dado que no se registran marcas de aplastamiento o impacto sobre la zona anterior de la motocicleta **indican la posibilidad de que el conjunto (Motocicleta-conductor) se encontraran en una fase de caída sobre el costado derecho momentos previos al siniestro**<sup>45</sup>... Con fundamento a lo

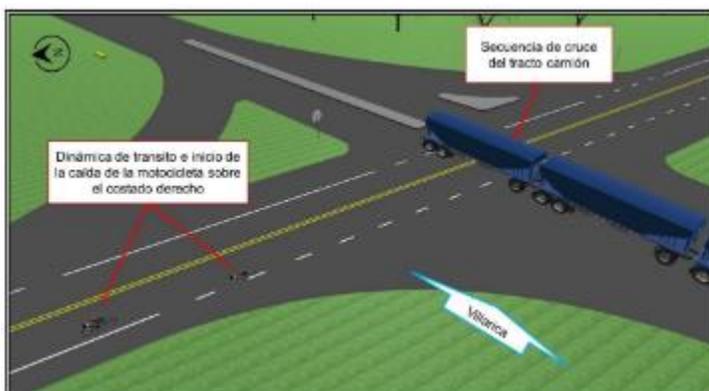
---

<sup>43</sup> Ibídem.

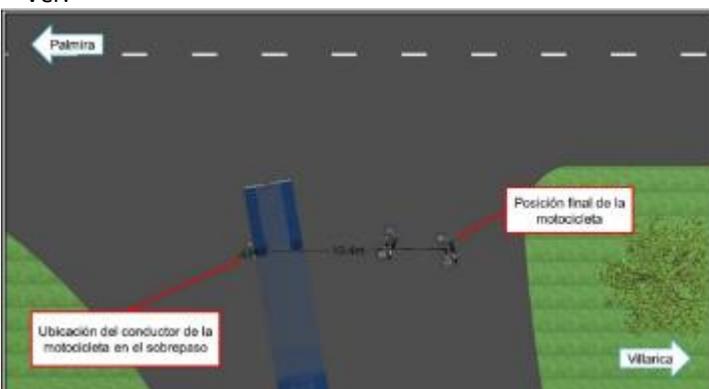
<sup>44</sup> Artículo 164 del C. General del P.

<sup>45</sup> Ver:

anterior, se determina que la motocicleta habría avanzado por la zona baja del último vagón del semirremolque; mientras que por la trayectoria descrita el conductor de la motocicleta se ubica en la trayectoria de las llantas derechas del vagón presentando un posible sobrepaso, coincidiendo con las lesiones presentadas en sus extremidades inferiores así como con la versión del auxiliar de tránsito el señor José James Perlaza<sup>46</sup>... A partir de la separación entre posición final del conductor de la motocicleta y su vehículo, atendiendo a que no se cuenta con evidencia que indique aplastamiento por parte de los vagones del vehículo 2 (Tracto camión) a la motocicleta, según la dinámica que presenta la motocicleta de arrastre lateral...se determina que la motocicleta circulaba en este espacio a una velocidad mínima entre 30 km/h y 36 km/h. En atención al cálculo obtenido, es importante para el análisis, señalar que la velocidad de circulación de la motocicleta era superior a la calculada, no solo conforme a la energía disipada por generación de daños en el rodante, sino porque se desconoce la energía cinética disipada por dicha motocicleta en su posible proceso de frenado previo a la zona de hechos... Considerando la secuencia del accidente y ante la secuencia de los hechos, se determina que no se cuenta con evidencia que indique dinámica de impacto entre el tractocamión y la motocicleta...Adicionalmente se determina que **posiblemente se presenta la secuencia de sobrepaso entre el último vagón del semirremolque al conductor de la motocicleta sobre la posición final de este dado que no se ubican marcas de arrastre biológico sobre la vía**... Considerando las acotaciones de la autoridad y las imágenes de la zona del accidente **se establece que las**



<sup>46</sup> Ver:



**condiciones de la vía eran óptimas, presentando buena demarcación tanto de los carriles y buena iluminación sobre la zona del accidente, lo cual indica que el conductor de la motocicleta podía visualizar tanto al vehículo 2 (tractocamión) como al agente de tránsito que según la versión se ubica sobre la zona del accidente.** En atención a estudios de accidentalidad donde indican que un conductor cuenta con una distancia de percepción visual de 100 m en condiciones climáticas buenas, con lo cual ya que sobre la zona del accidente se presenta buena iluminación artificial y atendiendo a las dimensiones de los vagones del vehículo 2 (Tracto Camión) se indica que de presentarse una secuencia de frenado de la motocicleta con ambas ruedas, su conductor contaba con una distancia de 10 metros para detenerse antes del impacto... Así, en las conclusiones, refiere: **“1. Las posiciones finales, rastros sobre el lugar de los hechos, indican que el accidente se presentó sobre la entrada lateral de la vía que conduce de Palmira a Villarica, mientras la motocicleta se desplazaba en secuencia de derrape y arrastre y cuando el tren cañero ya se encontraba ingresando a la vía lateral. 2. Con base en la secuencia previa al impacto, la evidencia reportada por la autoridad, versiones allegadas e imágenes que evidencian condiciones de visibilidad de la zona del accidente, se determina que la secuencia de impacto se debió a: a. Que por su cantidad de movimiento y maniobra desplegada, el conductor de la motocicleta manipuló la dirección, llevando a su secuencia de caída y posterior ubicación en la trayectoria del tren cañero. b. Se desarrolló la circulación del conductor de la motocicleta sin estar atento a los demás actores viales y la secuencia de tránsito de estos. c. El conductor de la motocicleta podía estar circulando a velocidad por encima de 80 km/h previo a la posición final del cuerpo del motociclista. 3. Atendiendo a la evidencia aportada y ya que no se cuenta con registro de la posición final del tracto camión no se puede establecer su velocidad al momento del accidente. 4. La mínima velocidad de la motocicleta en su proceso de deslizamiento desde la posición final del cuerpo humano hasta su detención oscilaba entre 30 km/h y 36 km/h. Es claro que previo a este evento la motocicleta debía circular a mayor velocidad conforme a la energía disipada por deformaciones en su caída y conforme a la energía cinética disipada en su posible proceso previo a los hechos. 5. Según las versiones allegadas y la información registrada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT) se indica que durante los hechos se ubicaban autoridades, regulando el tránsito”.** [folios 102 a 157, archivo 14].

En la audiencia de instrucción y juzgamiento, se surtió la contradicción del dictamen con la perito ANA ISABEL VALENCIA PEREZ [de profesión física, egresada de la

Universidad Nacional de Colombia en el año 2016, con capacitación en reconstrucción de accidentes de tránsito nivel 1 y 2 de CESVI COLOMBIA, y 5 años de experiencia en reconstrucción de accidentes de tránsito], quien reitera, que la motocicleta sufrió un proceso de volcamiento o caída previa, en la que el velocípedo y el cuerpo de la víctima continúa su trayectoria, advirtiendo, que la desestabilización del vehículo se pudo presentar *“por una reacción o maniobra evasiva...para modificar su dirección y evitar una colisión”*, o por *“un frenado abrupto, genera un derrape y posterior vuelco, sobre todo en vehículos de 2 ruedas”*, lo que encuentra fundamento en los documentos allegados, que dan cuenta de una *“huella de arrastre”*, lo que indica un proceso de caída previa, pues ***“...el hecho de que en la motocicleta no quedara... dentro de la trayectoria del tractocamión... sino que queda únicamente el cuerpo del conductor y no... el sistema cuerpo motocicleta indica que es muy probable que antes de la colisión con el tractocamión la motocicleta proviniera de un proceso de desestabilización o de vuelco... de tal forma que en ese proceso se desprende el sistema, queda por aparte el cuerpo y queda por aparte la motocicleta...el hecho de que la motocicleta caiga y siga derecho por debajo del tractocamión indica que ella venía caída”***, explicando, que el paso sobre el cuerpo de la víctima se verificó *“con el último vagón”*, según se deduce de las lesiones sufridas por el conductor de la motocicleta y la ausencia de tránsito con tejido biológico en las llantas del tractocamión.

De otro lado, en el informe de accidente de tránsito levantado el 28 de enero de 2020, se describe que el accidente ocurrió en sector *“industrial”*, en una *“glorieta”*, con buena iluminación, y tiempo *“normal”*, en presencia de controles de tránsito (agente de tránsito, señales verticales de *“pare”*, y *“ceda el paso”*), en el que se vieron involucrados los vehículos No. 1 [motocicleta de placas IGN81A, conducida por IVAN MARINO FORY ESCOBAR], y vehículo No. 2 [tractocamión de placas SET-540, de propiedad de INCAUCA y conducido por DAVID VERGARA GOMEZ], fijándose como hipótesis del accidente, para el vehículo No. 1 (motocicleta), el código 112 *“desobedecer señales o normas de tránsito”*, y 139 *“impericia en el manejo”*, dejando constancia el funcionario que elaboró el IPAT que el tractocamión no se encontró en el lugar de los hechos, y finalmente, relaciona como testigos de lo sucedido, a las siguientes personas: JOSÉ PAYAN TOVAR, JOSÉ JAMES PERLAZA DELGADO y JOSÉ CARLOS RIASCOS RIASCOS; 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 2003<sup>47</sup>, y por lo tanto, su contenido puede ser desvirtuado dentro

---

<sup>47</sup> 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*

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.

En concordancia con lo expresado en el IPAT y el “Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito”, emitido por “CESVI COLOMBIA”, obra en el expediente, copia de las diligencias adelantadas por la Fiscalía General de la Nación<sup>48</sup>, por el presunto delito de Homicidio Culposo contra DAVID VERGARA GOMEZ, en cuyo informe ejecutivo (Formato FPJ3), el servidor de policía judicial, describe lo siguiente: “de acuerdo a las versiones obtenidas, el vehículo de carga involucrado corresponde a un tren cañero, el cual cruzaba de lado a lado de la calzada, con ayuda de reguladores de tránsito o paleteros, momento en el cual el motociclista transitaba en sentido de circulación palmira-puerto tejada, sin llevar luces encendidas y haciendo caso omiso a la señal de pare, por lo que colisiona con el último vagón, por lo que el conductor del vehículo de carga no se dio cuenta del hecho...”, y señala “se identifican huellas de arrastre...en una trayectoria desde el borde del carril hacia la posición final de la motocicleta, lo cual indica que el motociclista circulaba en el sentido palmira-puerto tejada”. Se anexa material fotográfico recaudado el 28 de enero de 2020 a las 23:20 horas, que indica: Respecto de los vehículos, se evidencia, que la motocicleta sufrió “deformación en el tanque y el manubrio, congruentes con aplastamiento y/o fuerte presión sobre los componentes” [imagen 41], y en cuando al sistema de alumbrado de la misma, “se observa la parte posterior de la motocicleta, la cual no cuenta con sistema de alumbrado, indispensable para su normal y segura circulación en las vías abiertas al público, tampoco existe evidencia que fuera desalojadas durante el evento, lo que permite inferir de manera razonable, que no contaba con sistema luminoso en la parte posterior, sin ningún reflectivo que le permitiera algún nivel de seguridad a sus ocupantes” [imagen 42]; mientras en el tractocamión, no se observaron “marcas y/o evidencia de contacto con el motociclista” [imagen 54], **lo que reafirma “la teoría del contacto por el paso de una llanta, cuando el motociclista se encontraba ya caído”** [imagen 66], y de otro lado, del “cabezote y cuatro semirremolques -que conforman el tren cañero-, se puede corroborar que además de funcionar todos sus dispositivos luminosos, cuenta con las cintas reflectivas reglamentarias para ser visibles en horas

---

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...”.

<sup>48</sup> Documento 058

nocturnas” [imagen 58], y se apreciaron las “líneas de conexión entre el cabezote y los semirremolques acoplados, las cuales se encuentran en buen estado funcional, permitiendo el flujo de aire para alimentar el sistema de frenos, y las conexiones eléctricas que alimentan los sistemas luminosos de cada uno de los semirremolques” [imagen 72].

Adicionalmente, al interior de la mencionada investigación penal, se realizó entrevista a JOSÉ CARLOS RIASCOS (auxiliar de tránsito del INGENIO DEL CAUCA, desde hace 10 años), quien indica, que “*el tren ya había pasado 3 vagones, en ese momento aprecio la moto sin luces y casi atropella a mi compañero, que estaba parado en la mitad de la vía con la luz roja y la paleta*”<sup>49</sup>. A su turno, GERARDO PAYAN (auxiliar de tránsito del INGENIO DEL CAUCA, desde hace 9 años), en la entrevista informó, “*le dimos la vía al tren cañero porque la vía estaba libre*”<sup>50</sup>, y JOSÉ JAMES PERLAZA (auxiliar de tránsito del INGENIO DEL CAUCA, desde hace 4 años), aduce, que “*al dar vía al tren cañero, la vía estaba libre, cuando estaba a punto de pasar el tren cañero aparece una motocicleta a alta velocidad y sin luz*”, motocicleta que “*casi me atropella*”<sup>51</sup>.

Igualmente, rindieron interrogatorio de parte, MARÍA OFIR VELASCO, ELIJOHANNA FORY VELASCO, LINA MARÍA FORY ESCOBAR, WILFREDO FORY VELASCO, y OSCAR MARINO FORY AVILA, quienes al unísono informan que IVAN MARINO FORY se crio con sus abuelos y para el momento del accidente laboraba en el Ingenio con la compañía CONALD, por lo que aportaba económicamente para el sostenimiento de su familia, cubriendo los gastos de alimentación y servicios. Así, MARÍA OFIR VELASCO [abuela de IVAN MARINO FORY ESCOBAR], informa, que ella crio a su nieto desde que tenía un año de edad, por cuanto “*la señora OLGA LUCÍA... ella se fue y me lo dejó*”, y en relación con los hechos, aduce, “*mi niño había salido del turno de las 10:00 de la noche, y cuando yo estaba en la casa planchándole los uniformes porque él trabajaba en la refinería, cuando llegaron a decirme que fuera que a mi niño me lo había accidentado una mula del mismo ingenio...*”, y él tenía “*como unos 8 meses de estar en el Ingenio*”, por lo que la vía la transitaba “*diariamente*”. Agrega, que no sabe a cuánto ascendían los ingresos del joven, pero él le entregaba \$300.000 quincenales para gastos de alimentación de “*la hermanita, mi esposo, él y yo*”, y finalmente aduce, que desde el fallecimiento de IVAN MARINO se ha sentido “*muy mal. Yo he llorado mucho, ... porque él para mí era el todo... él era un niño muy noble...*”. La señora ELIJOHANNA FORY VELASCO [tía de IVAN MARINO], refiere, que su sobrino “*les colaboraba mucho y él mantenía muy pendiente de*

---

<sup>49</sup> Documento 58, folios 54-55

<sup>50</sup> Documento 058, folio 58

<sup>51</sup> Documento 058, folio 61

nosotros”, porque “él se crio con nosotros” desde que tenía “un añito”, advirtiendo, que IVAN trabajaba “en el INGENIO” con la compañía CONALD, desde hacía 8 meses, y colaboraba con los gastos de la casa. LINA MARÍA FORY ESCOBAR [hermana de IVAN MARINO], expresa, que siempre vivió con su hermano, siendo criados por “mi abuela y mi abuelo”, refiriéndose a la señora MARÍA OFIR VELASCO y OSCAR MARINO FORY, e indica, que su hermano antes de fallecer trabajaba en el Ingenio, empacando azúcar desde hacía 8 meses, y con sus ingresos colaboraba con los gastos de la familia, y desde la muerte de su hermano, se siente “muy mal, porque yo... desde mi niñez... siempre éramos los dos...”. WILFREDO FORY VELASCO [tío de IVAN MARINO], informa, que el fallecimiento de su sobrino “ha ido duro para toda la familia, porque él nos ayudaba a nosotros...porque yo no tengo trabajo así fijo, y él me colaboraba, le colaboraba a la mamita [MARIA OFIR]... él nos ayudaba en la casa... él vivía con nosotros ahí desde pequeño...”. Agrega, que IVAN trabajaba “con una empresa Conalta”, y aportaba económicamente para el sostenimiento de la casa, y finalmente, OSCAR MARINO FORY AVILA [abuelo de IVAN MARINO], informa que a IVAN MARINO ESCOBAR “nosotros lo cogimos...de un año de nacido. Él se crio totalmente con nosotros”, refiriéndose a “la abuela, la tía y el tío”, y después de prestar servicio militar, su nieto ingresó a trabajar al INGENIO DEL CAUCA como “empacador”, y con sus ingresos colaboraba al sostenimiento de la familia.

Por la parte demandada, rindió interrogatorio de parte DAVID VERGARA GÓMEZ [conductor del tractocamión], quien manifiesta, que se desempeña desde hace 10 años como “operario de maquinaria agrícola” (tractocamión), siendo éste un vehículo articulado, para el cargue de caña de azúcar. En relación con los hechos, aduce, que “ese día yo iba transitando a la salida de la glorieta, hice el pare como normalmente se hace, observé hacia la izquierda e igualmente a la derecha, no observamos vehículos ni luces que hubiesen próximos a la intersección, igualmente miro los auxiliares de tránsito, me dan la orden de salida y yo reinicio la marcha... verificando que los señores me hagan la señal de reinicio, igualmente miro hacia la izquierda y la derecha y continuó la marcha hacia mi lugar de destino... no se observa ningún vehículo ni luces. Al continuar la marcha ya pasando la intersección o la panamericana, verificando los retrovisores y mirando hacia adelante, continuó la marcha, y al terminar, ya cuando unos 500, 600 metros escucho por la radio de comunicaciones del INGENIO DEL CAUCA escucho que hubo un accidente en la glorieta, igualmente paro, porque el único vehículo que pasó en el momento... fui yo, paro la marcha, me bajo a revisar el equipo... no veo impacto, no veo de pronto señalización de que el accidente hubiese sido con el equipo que yo transporto en ese instante....no se ven señas de que hubiera sido con el equipo... igualmente, la fiscalía, ellos tomaron la evidencia, verificaron si había evidencia, no hubo ningún

*indicio...*”. Agrega, que el hecho sucedió aproximadamente a las 10:15, 10:20 de la noche, pero *“el cruce está iluminado... por luces artificiales... lámparas”* [*“tiene buena iluminación”*], y son los tres auxiliares de tránsito instalados en la glorieta, los encargados de asegurarse que no vengan vehículos, y en igual sentido procede el conductor, además, *“en la glorieta hay unos avisos... señalización de tránsito... el primero que hay es cruce de tren cañero a 500 metros... superficie deslizante... hay otro que dice regular la velocidad a 50 kilómetros, después hay otro que dice...cruce peligroso, después viene otro que dice... 30 kilómetros, después viene otro que dice auxiliar de tránsito.. hay conos, y semáforos”*, señales que tiene presente porque en todos los cruces donde ingresan para recoger la materia prima existe la señalización. Adicionalmente, el vehículo que conducía consta de *“cintas reflectivas y las luces”* ubicadas *“en las partes laterales y en la parte trasera”* presentes en cada uno de los vagones articulados al tractocamión, advirtiendo, que el vehículo que conducía el día de los hechos llevaba cuatro *“canastas”* enganchadas, y la velocidad a la que circulaba no era mayor a 5 kilómetros por hora. Finalmente aduce, que la empresa realiza capacitaciones cada 4 meses, y exámenes *“visuales”* y *“auditivos”*, y siempre se revisa que el vehículo esté en óptimas condiciones antes de salir a la vía, como se procedió en el caso concreto.

También, el señor EDGAR ESCOBAR SANTACOLOMA [Representante Legal del INGENIO DEL CAUCA S.A.S.], refiere, que *“el conductor no pudo ver la moto que se accidentó porque la moto venía sin luces y no era visible al momento de traspasar la vía”*, y además, en la glorieta hay buena iluminación, así como señales de *“advertencia del cruce peligroso”*, *“conos verticales”*, y habían *“tres personas guardavías [o paleteros], y... es un cruce debidamente señalizado tanto horizontal como verticalmente”*, siendo los guardavía los que *“dan la vía”* al tractocamión, y el accidente se verifica, cuando *“ya prácticamente iba pasando la tractomula porque el impacto, hasta donde entiendo el reporte, fue con el último eje del último vagón”*. Agrega, que los vagones del tractocamión cuentan con señalización lateral y posterior, a lo que se añade *“la luz del vehículo”*, todo lo cual hace evidente el paso y la magnitud del mismo, y los guardavías llevan *“un uniforme como zapote, con unas cintas reflectivas para hacerlos visibles, traen unas paletas donde ayudan a decirle al operador que siga o que pare, de todas formas el operador también tiene su criterio, ellos son unos ayudantes... tienen unas paletas de pare y tienen unas luces que las hace visibles...cuando va atravesando el vehículo...”*. Finalmente, absolvió interrogatorio de parte la señora MARÍA CLAUDIA ROMERO [Representante legal de ALLIANZ SEGUROS S.A.], quien refirió que la compañía tiene información de los hechos a través del reporte de siniestro, y concretamente por su vinculación como

demandados a este proceso, advirtiendo, que las pólizas no han sido afectadas por el siniestro.

De otro lado, a instancia de la parte actora, se recepcionó el testimonio del señor JAMES CASTILLO DÍAZ [quien dijo ser testigo presencial], dice no conocer a las partes del proceso, y que el día de los hechos se dirigía hacia Candelaria a visitar unos familiares, tomando un vehículo de servicio público que lo llevó hasta Puerto Tejada, y al llegar al lugar de los hechos, dice que falleció un muchacho joven, *“porque una mula como que del ingenio se lo llevó por delante. Sí, nosotros vimos que la mula se lo llevó por delante”*. Asegura, que se ubicó en el puesto de adelante junto al conductor, y al llegar al lugar, *“nos hicieron el pare una de esas... personas que... paran ahí ... el paso de... esos vehículos... Cuando venía saliendo... uno de esos cañeros... y yo no sé si cuando miramos, juepucha y lo llevó por delante”*, indicando, que las personas que lo pararon eran dos *“paleteros”* vestidos *“de naranja”*, que el sitio estaba *“bastante iluminado”*, y es *“un romboy bastante grande”*, donde dice el testigo *“ahí faltó más señalización”*, porque ahí ha habido muchos accidentes *“eso me cuentan también”*. Preguntado nuevamente por los detalles del accidente [ante la falta de precisión del deponente], y concretamente, con qué parte del vehículo se chocó la motocicleta, respondió: *“yo creo que eso sería con la parte delantera o de ahí del bómper”*, y el conductor del tractocamión no se detuvo.

Por cuenta de la parte demandada - INGENIO DEL CAUCA, rindió declaración el deponente JOSÉ GERARDO PAYAN TOVAR [regulador de tráfico del Ingenio del Cauca, presente para el momento de los hechos], aduce, que después de asegurar la vía *“cuando yo miro hacia adelante que los carros no se me acerquen, para poderle hacer la señal de pare, y miro hacia atrás, entonces donde yo veo ya la tractomula... ya casi finalizando la pasada de las canastas, entonces cuando veo que algo sale por debajo de la tractomula, la motocicleta sin luces, eso es lo que yo vi, no me di cuenta de más nada”*, porque *“como está atravesado el vehículo, entonces, del otro lado, yo no vi nada más”*; que como guardavías portaban *“los objetos de... señalamiento a los vehículos... el uniforme... de pies a cabeza con los reflectivos, tenemos el bastón iluminario verde y rojo, que cuando es rojo se le pone al vehículo... se indica que hay peligro”*, y en la zona existen otras señales, como *“el deslizante..., el prohíbe adelantar... y el semáforo”*. Agrega, que en el lugar estaban cumpliendo las mismas funciones, JOSÉ JAMES PERLAZA y JOSÉ CARLOS, y que cuando va a salir un tractocamión, *“nosotros primero lo paramos, verificamos a ambos lados de que no venga nada, luego se le hace la señal de... salir”*, y que si el conductor no se percató del accidente, es porque *“es un vehículo muy largo... es un carro que... va con vidrios subidos, ese motor hace mucha bulla. Me imagino yo que ha sido por eso...”*.

También, JOSÉ JAMES PERLAZA [auxiliar de tránsito para el INGENIO DEL CAUCA], indica, que “...uno le hace la señal de pare al... señor del tractocamión, él se para allí... uno visualiza para ambos lados que no venga algún vehículo. Creo que eran algo más de las 10 de la noche... desde Candelaria hacia acá... no vi absolutamente nada, estaba la vía totalmente despejada... del compañero, el que está en sentido Puerto Tejada, se visualiza un vehículo, pero viene demasadamente lejos... entonces me pongo en la mitad del carril, de mi carril, donde yo estoy ubicado y se le da a la señal al vehículo de que... puede iniciar la marcha. Entonces él inició la marcha, siendo un vehículo con cuatro canastas; empezó a pasar, cuando ya faltaba aproximadamente la última canasta, yo estoy parado allí en la mitad del carril, cuando veo que... salió de repente una moto ahí, pero muy cerquita de mí, cuando yo la visualicé... **venía a una alta velocidad... venía sin luz...., pues por eso no la vi, me salió ahí cerquítica y entonces yo le... hice la señal sonora con el pito, y yo le hacía así con el bastón de que se tuviera, o al menos mermara velocidad y no, él venía directamente hacia mí. Entonces yo me... hice a un lado porque venía, era directo hacia mí... Y el sujeto pues pasó y ya faltaba todavía esa canasta para pasar, y el muchacho...se dio contra... esa canasta y, cuando pasó la moto por debajo, pero él, él no logró pasar por debajo, y la canasta lo... arrolló, ya el vehículo...ya había cogido siempre velocidad y... la mula siguió...”. En cuanto a los elementos que portaba para hacerse visible, describe, “...primeramente mi uniforme... de color naranja con sus respectivos reflectivos... Tengo mi señal de pare... la señal SR01. Tengo mi señal sonora que es el pito, y lo más importante para mí, que es... el bastón luminoso que... emite señal, una luz verde y una luz roja”, y así, para hacer la señal de pare al tractocamión utiliza “además del pare para que él se detenga, yo le pongo el rojo”, y “la señal que él mira para empezar a marchar, es el verde”. Señala que él estaba ubicado “en el sentido de Candelaria hacia puerto Tejada”, y para los vehículos que van en ese sentido, “pongo la... señal de pare y activo... el bastón... la señal en... rojo, que es una señal intermitente”, advirtiendo, que ningún vehículo se aproximaba en dicho sentido, porque “una de las cosas que uno hace es primero verificar que no venga nadie, porque imagínese, yo soy el que tengo que exponer mi... cuerpo en la mitad del carril...”. Preguntado por elementos adicionales que alerten a los transeúntes sobre el punto de intersección, refiere, que “... hay unos dispositivos... regados a lo largo de... donde estamos nosotros,... de allá para acá el primero que se logra visualizar es un aviso que dice 500 metros... que está alertando que a 500 metros hay un cruce de vehículos..., luego sigue un letrero que... indica que hay superficie deslizante, luego está un... letrero que está un 50, que indica que debe transitar a 50 por hora, luego está un 300 indicando que a 300 metros hay cruce... de trenes cañeros, ... luego está el prohibido adelantar, luego tenemos el... 30, y luego está una señal de banderero.**

*Adicionalmente hay un semáforo... Ese aviso de 30, es de 30 km.... de la velocidad... es una señal reglamentaria...". Indagado si ese día estaba en funcionamiento el semáforo, respondió, que "sí", y preguntado nuevamente si visualizó la motocicleta, contestó: "...yo salgo totalmente confiado porque... no veo ningún vehículo que se aproxime hacia mí... estoy mirando en sentido a Candelaria y la espalda mía está hacia el tractocamión, pero mi cabeza está constantemente girando hacia atrás, viendo el momento en que ya termina de... pasar el tren cañero, para entonces yo quitarme de ahí... **pero de un momento a otro me salió esa moto allí cerquita... a menos de por ahí a 50 metros.... yo estaba allí... con el bastón... en rojo, pero... el señor de la moto no... mermó velocidad... venía directo hacia mí. Entonces yo me hice a un ladito, porque después si no me quito, pues no se sabe qué me habría pasado... el señor siguió, y ahí....él como que perdió el equilibrio en ese momento, la verdad, no sé... qué sucedió allí... él se cayó de la moto... cuando ya era demasiado tarde... y la moto pues pasó por debajo, pero el muchacho... no alcanzó a pasar por debajo. Y ahí es donde efectivamente esa canasta que estaba por pasar lo... terminó arrollando"*** [el punto de impacto de la motocicleta con el último vagón, fue "de la mitad de la canasta hacia atrás"]. Seguidamente, indagado por el apoderado de la parte demandada, si la motocicleta cayó al piso antes de impactar con la tractomula, respondió: "fue antes... de él impactar, pero o sea la distancia ya era, estamos hablando ya de... por ahí 1 metro, 2 metros...", y aunque pudo ver que el motociclista "bajó los pies... intentó como frenar, así como con los pies, y en ese momento que él hace eso fue que se cayó...", explicando el deponente, que su distancia en relación con el tractocamión, era "unos 45 metros", y ejerciendo la misma labor, se encontraban "dos compañeros, al lado de allá está JOSÉ PAYÁN...y conmigo... estaba el otro compañero...", y por último, reitera, que la motocicleta "venía sin luz, por eso, no se logró visualizar nada".

Del análisis de los medios suasorios, estima la Sala, se encuentra acreditado que el accidente ocurrido el 28 de enero de 2020 aproximadamente a las 22:00 horas<sup>52</sup>, se verificó luego de que el señor IVAN MARINO FORY ESCOBAR, quien se desplazaba en la motocicleta de placas IGN-81A, sin luces, y a exceso de velocidad, por la vía que de Palmira conduce a Puerto Tejada – Cauca, al llegar al Kilómetro 18+800 a la altura de la glorieta de la salida del INGENIO DEL CAUCA S.A.S. a la vía Panamericana, cayera de la motocicleta y rodara sobre la capa asfáltica hasta terminar bajo las llantas del último vagón del tractocamión – tren cañero, de placas SET-540, conducido por DAVID VERGARA GOMEZ, el que en ese preciso momento,

---

<sup>52</sup> Conforme lo indicado en el Informe Policial de Accidente de Tránsito

“cruzaba de lado a lado de la calzada”<sup>53</sup> hacia una vía interna del INGENIO DEL CAUCA S.A.S, logrando la motocicleta continuar su trayectoria en arrastre y pasar por debajo del tractocamión, no así el cuerpo de IVAN MARINO que fue aprisionado por las llantas del vehículo, lo que le causó la muerte, pues según el informe de necropsia el señor IVAN MARINO fallece por “*politraumatismo con laceración de arteria femoral en accidente de tránsito*” [trauma contundente en cabeza, trauma contundente abdominal, y trauma contundente en extremidades]. Recuérdese, que según consta en el informe rendido por la perito físico ANA ISABEL VALENCIA PEREZ, las declaraciones rendidas por JOSÉ GERARDO PAYAN TOVAR y JOSÉ JAMES PERLAZA DELGADO, el informe de accidente de tránsito, y los informes rendidos por la policía judicial dentro de la investigación penal por el presunto delito de Homicidio Culposo contra DAVID VERGARA GOMEZ, quedó ampliamente acreditado que el señor IVAN MARINO FORY ESCOBAR, se movilizaba en la motocicleta de placas IGN-81A, en horas de la noche, sin luces [según versiones de los auxiliares de tránsito y la inspección técnica contenida en el álbum fotográfico, que alude a la ausencia de luces posteriores], y además, de acuerdo con el concepto de la perito, a una velocidad “*por encima de los 80 km/h*”, y en este sentido, el deponente JOSE JAMES PERLAZA, relata, “*yo estoy parado allí en la mitad del carril, cuando veo que... salió de repente una moto ahí, pero muy cerquita de mí, cuando yo la visualicé... venía a una alta velocidad... venía sin luz..., pues por eso no la vi, me salió ahí cerquitica y entonces yo le... hice la señal sonora con el pito, y yo le hacía así con el bastón de que se detuviera, o al menos mermara velocidad y no, él venía directamente hacia mí. Entonces yo me... hice a un lado porque venía, era directo hacia mí... Y el sujeto pues pasó y ya faltaba todavía esa canasta para pasar, y el muchacho...se dio contra... esa canasta y, cuando pasó la moto por debajo, pero él, él no logró pasar por debajo, y la canasta lo... arrolló*”. Téngase en cuenta además, que como lo reconoce el apoderado de los demandantes [en el escrito de demanda], al momento de la ocurrencia del siniestro, “*en el sitio indicado, había varios trabajadores al servicio del INGENIO DEL CAUCA S.A.S, que realizaban la función de guardavías o controladores de tránsito en el sector*”, y además, el lugar cuenta “*con iluminación adecuada*”; aserto que corrobora el testigo presentado por la parte actora, señor JAMES CASTILLO DÍAZ, quien dijo estar presente al momento de ocurrencia del siniestro, porque se desplazaba en un vehículo hacía Puerto Tejada, y comenta, que dos “*paleteros*” vestidos “*de naranja*” hicieron el pare al vehículo en que el deponente se desplazaba, para el paso el tren cañero, advirtiendo, que el sitio estaba “*bastante iluminado*”.

En el mismo sentido, obran las declaraciones rendidas ante el Juzgado por los auxiliares de tránsito al servicio del Ingenio, señores JOSE GERARDO PAYAN

---

<sup>53</sup> En palabras del informe de descripción técnica del lugar

TOBAR y JOSE JAMES PERLAZA DELGADO, quienes además, dan cuenta de la señalización de tránsito visible en el sector, y en el Informe Ejecutivo – Descripción del lugar de la diligencia (Formato FPJ3), el servidor de policía judicial, describe lo siguiente: *“en los dos costados hay vías de acceso a las instalaciones del Ingenio azucarero “INCAUCA S.A.S”, el sector cuenta con buena iluminación artificial mediante postes de alumbrado, a fin de hacer visible el cruce, e iluminaria intermitente de seguridad, empleada para informar del riesgo a los usuarios que se aproximan a esta intersección”,* y de otro lado, el informe de inspección técnica al lugar de los hechos, álbum fotográfico, a título ilustrativo, describe: El *“sitio cuenta con buena iluminación artificial...en óptimas condiciones de funcionamiento”* [imágenes 01-03], y *“buenas condiciones de la carpeta asfáltica...este tramo vial cuenta con adecuada demarcación, señalización e iluminación, que permiten un tránsito seguro, a quien circule en observancia de las normas de tránsito”* [imágenes 05-06]. Lo anterior, pone en evidencia, que el lugar donde ocurrió el accidente, cuenta con la señalización adecuada para el tránsito seguro de vehículos. Distinto, es que el demandante considere que se deba implementar otras medidas de seguridad y prevención en dicho lugar, pues en la demanda se aduce, que *“la falta de existencia e implementación de todos los protocolos, procedimientos de seguridad y prevención no desarrollados por la empresa Ingenio del Cauca S.A.S. para controlar el tráfico en forma segura en el sitio de ocurrencia del accidente fue determinante para el siniestro...”*, pero la parte actora no indica con claridad, cuáles son los protocolos, procedimientos y medidas de prevención que echa de menos, porque de las declaraciones rendidas por JOSE GERARDO PAYAN TOBAR y JOSE JAMES PERLAZA DELGADO, se deduce que el sector se encuentra amplia y debidamente señalizado, garantizando, como se dice en el Informe Ejecutivo, el tránsito seguro *“a quien circule en observancia de las normas de tránsito”*.

También, el representante legal de INGENIO DEL CAUCA S.A.S., y DAVID VERGARA GOMEZ - conductor del tractocamión, hacen alusión a las medidas de seguridad adoptadas por el Ingenio y la señalización existente en el sector, expresando éste último, que *“en la glorieta hay unos avisos... señalización de tránsito... el primero que hay es cruce de tren cañero a 500 metros... superficie deslizante... hay otro que dice regular la velocidad a 50 kilómetros, después hay otro que dice...cruce peligroso, después viene otro que dice... 30 kilómetros, después viene otro que dice auxiliar de tránsito.. hay conos, y semáforos”,* lo que pone en evidencia, que fue el señor IVAN MARINO FORY ESCOBAR quien desconoció la señalización existente en el sector y la presencia de los demás actores viales, concretamente, de los guardavías, que alertaban del paso del tren cañero, y por ello, cuando se percató del tránsito del tractocamión de lado a lado de la vía, perdió el

control de la motocicleta [en la que se desplazaba sin luces, y a exceso de velocidad], como lo describe el deponente JOSE JAMES PERLAZA DELGADO, el Informe Ejecutivo, y la Inspección Técnica al lugar de los hechos -álbum fotográfico, en el que se identifican los siguientes elementos: **“huellas de arrastre, dejadas por el motociclista en su trayectoria pre-impacto con el vehículo de carga, lo que sugiere que ya se encontraba caído y en arrastre, antes de entrar en contacto con alguno de los remolques del tren cañero que ingresaba a las instalaciones del ingenio; dichas huellas se encontraban contiguas al cuerpo, y se extienden hasta la posición final de la motocicleta”** [imagen 09], por lo que las evidencias permiten establecer que el motociclista **“sufrió una caída previa al contacto con partes y/o componentes del vehículo de carga”** [imagen 14], continuando el conjunto **“conductor-motocicleta”** en movimiento **“en dirección o trayectoria de colisión con partes del vehículo de carga”** [imagen 15], y como consecuencia de la dinámica del siniestro se aprecia en la víctima **“sangrado en la región pélvica”**.

En concordancia con lo anterior, el **“Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito”**, rendido por la profesional ANA ISABEL VALENCIA PEREZ, revela la dinámica del accidente, precedido de **“una fase de caída sobre el costado derecho, momentos previos al siniestro”**, que determina, **“que la motocicleta habría avanzado por la zona baja del último vagón del semirremolque; mientras que el conductor de la motocicleta se ubica en la trayectoria de las llantas derechas del vagón presentando un posible sobrepaso, coincidiendo con las lesiones presentadas en sus extremidades inferiores así como con la versión del auxiliar de tránsito el señor José James Perlaza”**. De este modo, de la dinámica del accidente, concluyó: **a. Que El conductor de la motocicleta realizó una maniobra en la dirección hecho que desencadena la secuencia de caída y posterior impacto. b. El conductor de la motocicleta no se encontraba atento a los demás actores viales y la secuencia de tránsito de estos. c. El vehículo 1 (Motocicleta) podría estar transitando, superando los 80 km/h”**.

Ahora el apelante se empeña en afirmar que el accidente se verificó por causas imputables al conductor del tractocamión de placas SET-540, y a la falta de diligencia y cuidado de los guardavías; asertos que sirven de fundamento a la sustentación del recurso, pero que no encuentran respaldo en ningún medio de convicción, estando acreditado que los guardavías portaban los elementos de señalización necesarios para advertir a los demás actores viales de la presencia y tránsito del tren cañero, incluso, como lo expresa el señor JOSE JAMES PERLAZA, exponiendo su propia humanidad, porque como éste dice, **“una de las cosas que uno hace es primero verificar que no venga nadie, porque imagínese, yo soy el que tengo que exponer mi... cuerpo en la mitad del carril...”**, exposición que enfrentó, cuando se vio

sorprendido por la motocicleta, que de un momento a otro pasó a gran velocidad “*muy cerquita*” de su cuerpo, teniendo que hacerse a “*un lado*”, y así, pudo ver que el conductor de la motocicleta “*perdió el equilibrio....se cayó de la moto...*”, continuando la motocicleta “*en secuencia de derrape y arrastre*”, entrando el conductor de la motocicleta en contacto con las llantas del último vagón del tren cañero, de manera casi imperceptible para el conductor del tractocamión, quien no se percató de lo sucedido.

De este modo, no habiendo ninguna conducta imputable al señor DAVID VERGARA GOMEZ -conductor del tren cañero-, resulta irrelevante<sup>54</sup> la intervención del conductor del tractocamión en el resultado dañoso, pues DAVID VERGARA GÓMEZ informó en la diligencia de interrogatorio de parte, haber iniciado la marcha para ingresar a la vía interna del INGENIO DEL CAUCA, luego de obtener la orden de salida de los auxiliares de tránsito -guardavías- quienes portaban y utilizaban los elementos de seguridad y advertencia necesarios para informar a los usuarios viales del paso del tren cañero, y observar él mismo “*hacia la izquierda e igualmente a la derecha*” que no hay “*vehículos ni luces próximos a la intersección*”. De ahí, que fue el señor IVAN MARINO FORY ESCOBAR quien desconoció las normas de tránsito, al circular a exceso de velocidad -superando los 80 km/h- acercándose a una intersección [artículo 74 del Código Nacional de Tránsito<sup>55</sup>], y desatendiendo los demás actores viales,

---

<sup>54</sup> 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”.***

<sup>55</sup> **“ARTÍCULO 74. REDUCCIÓN DE VELOCIDAD. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:**

*En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.*

*En las zonas escolares.*

*Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.*

*Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.*

***En proximidad a una intersección”.***

así como las señales de advertencia y pare realizadas por el guardavías, exponiéndose imprudentemente al daño sufrido, porque como se indica en el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT, las causas probables del accidente imputables al conductor de la motocicleta, son: “112. *Desobedecer señales o normas de tránsito*” y “139. *Impericia en el manejo*”, y es que de haber procedido el señor IVAN MARINO atendiendo las señales de los guardavías y las normas de tránsito, se habría percatado oportunamente de la presencia del tren cañero, frenando ante la señal del auxiliar de tránsito, y así, se habría evitado el accidente.

Adviértase, que aunque la parte actora pretende fundar la declaratoria de responsabilidad en el dicho del deponente, JAMES CASTILLO DÍAZ, único testigo presentado por la parte demandante, no puede pasarse por alto, que éste reconoce la presencia de dos (2) guardavías, vestidos “*de naranja*” que hicieron la señal de pare ante el cruce del tren cañero, y que el sitio es “*bastante iluminado*”, pero no da cuenta de manera clara de lo sucedido, divaga en sus respuestas, y contrario a lo demostrado dentro del proceso, aduce que la motocicleta chocó “*con la parte delantera o de ahí del bómper*” del tractocamión; aserto éste último, que no corresponde a la realidad, porque como quedó ampliamente demostrado, IVAN MARINO luego de caer de la motocicleta, terminó entrando en contacto con las últimas llantas del tractocamión, lo que se deduce, sin ningún asomo de duda, del hecho de que “*no se ubican marcas de arrastre biológico sobre la vía*”, como acertadamente se indica en el dictamen pericial. De ahí, que ningún apoyo presta este deponente a la hora de establecer las precisas circunstancias en que se verificó el deceso del señor IVAN MARINO FORY ESCOBAR.

De otro lado, el apoderado de la parte actora insiste en la parcialidad de los testigos JOSE JAMES PERLAZA y JOSÉ GERARDO PAYAN TOVAR, pues aduce, intentan “*proteger los intereses de quien es su empleador*”, tacha que el juez de instancia desestimó, y que esta Sala respalda, pues los dichos de los deponentes guardan correspondencia con los demás medios de convicción allegados al proceso, dando cuenta de lo que les consta, siendo testigos presenciales del hecho, y sus versiones son coherentes, contestes, sin que se advierta de las mismas ningún interés por favorecer a la parte demandada, pues son consistentes con lo informado ante la Fiscalía General de la Nación, y las conclusiones del dictamen pericial, así como los hallazgos reportados en los informes de policía judicial en la investigación penal.

Finalmente, aunque el apelante aduce, que la perito vierte en su dictamen “*conjeturas tomadas de algunos puntos de referencia que a su modo consideran*

*podieron ser los causantes o pudieron incidir en la ocurrencia del hecho y sobre todo en el resultado final”, no puede pasarse por alto, que la perito - ANA ISABEL VALENCIA PEREZ, en la audiencia de contradicción del dictamen, explicó los fundamentos de sus conclusiones de una manera técnica, objetiva e imparcial, y ningún medio de prueba se allegó por la parte actora para refutar las conclusiones del dictamen pericial, estando demostrada la idoneidad de la perito de acuerdo al perfil profesional soportado con los documentos anexos al experticio. Aunada, la correspondencia del dictamen con los demás medios suasorios arrimados al expediente.*

## **5. Decisión:**

Sin más consideraciones, acreditado que la causa eficiente y determinante del accidente de tránsito ocurrido el 28 de enero de 2020 es imputable al señor IVAN MARINO FORY ESCOBAR, quien de manera imprudente y negligente se expuso al peligro, transitando a alta velocidad, en horas de la noche, en una motocicleta sin luces, y haciendo caso omiso de las señales de tránsito y señales de advertencia de cruce del tren cañero, por la intersección ubicada en el kilómetro 18+800 a la altura de la glorieta de la salida del Ingenio del Cauca S.S.A. a la vía Panamericana, resultando determinante la conducta de la víctima en la producción del daño, y en tal virtud, se procederá a confirmar la sentencia apelada, en tanto niega las pretensiones de la demanda, adicionándose el numeral segundo (2º) de la parte resolutive de la sentencia, con el fin de declarar probadas las excepciones denominadas “*Hecho exclusivo de la víctima*”, y “*Eximente de la responsabilidad de los demandados por configurarse un hecho exclusivo de la víctima*”, propuestas por los demandados DAVID VERGARA GOMEZ, el INGENIO DEL CAUCA S.A.S. y ALLIANZ SEGUROS S.A., ante el rompimiento del nexo causal, y por lo tanto, resulta inane cualquier pronunciamiento frente a los demás fundamentos de la apelación, relacionados con la demostración y tasación de perjuicios, y la relación de consanguinidad existente entre los demandantes y el causante.

## **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:** Adicionar el numeral segundo (2º) de la parte resolutive de la sentencia apelada de fecha 22 de febrero de 2023, proferida por el Juzgado Civil del Circuito de Puerto Tejada - Cauca, en los siguientes términos:

*“Declarar probadas las excepciones denominadas “Hecho exclusivo de la víctima” y “Eximente de la responsabilidad de los demandados por configurarse un hecho exclusivo de la víctima”, propuestas por los demandados DAVID VERGARA GOMEZ, INGENIO DEL CAUCA S.A.S. y ALLIANZ SEGUROS S.A., por las razones indicadas en el presente proveído”.*

**SEGUNDO:** Confirmar en los demás aspectos la sentencia apelada.

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

**CUARTO:** 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.

**QUINTO:** Devolver las actuaciones al juzgado de origen<sup>56</sup>, previas las anotaciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,



**DORIS YOLANDA RODRÍGUEZ CHACÓN**  
Magistrada



**MANUEL ANTONIO BURBANO GOYES**  
Magistrado

---

<sup>56</sup> Teniendo en cuenta que el trámite del recurso se surtió con base en las actuaciones digitales que integran el proceso.



**JAIME LEONARDO CHAPARRO PERALTA**  
Magistrado