



TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE POPAYÁN
SALA CIVIL - FAMILIA

Magistrada Ponente	DORIS YOLANDA RODRIGUEZ CHACÓN
Radicado	19001 31 03 005 2021 00159 01
Proceso	RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL
Demandante	PATROCINIO RUANO SAMBONI¹ – CARMELA IJAJI GONZALEZ² – GUIDO ARLEY RUANO IJAJI³ – LIDA NANCY RUANO IJAJI⁴ – YAMILE RUANO IJAJI⁵ – EVELIO RUANO RODRIGUEZ^{6,7} y la MASA SUCESORAL DEL CAUSANTE CARLOS OLVEIN RUANO IJAJI
Demandados	MYRIAM CECILIA SOLARTE DE GUERRERO⁸ – CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO PEREZ⁹ – LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO¹⁰ – COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO COOTRANSTIMBIO¹¹
Llamado en garantía	LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO¹² [llamada en garantía por COOTRANSTIMBIO]
Asunto	Responsabilidad derivada del ejercicio de una actividad peligrosa. Perjuicios morales, deben ajustarse a los límites máximos fijados por la Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Civil.

Popayán, trece (13) de junio de dos mil veintitrés (2023)

(Proyecto discutido y aprobado en sesión de Sala del nueve (09) de junio de dos mil veintitrés (2023). **Acta No. 009**)

ASUNTO

Procede la Sala a decidir el recurso de apelación interpuesto por la parte la demandada y llamada en garantía [La EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO], así como por la demandada [COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO – COOTRANSTIMBIO], contra la sentencia proferida el 10 de junio de 2022 por el JUZGADO QUINTO CIVIL DEL CIRCUITO DE POPAYÁN, dentro del asunto de

¹ Correo electrónico: ruanoandres2020@gmail.com

² Correo electrónico: carmela21ijaj@gmail.com

³ Correo electrónico: arleyruano07@gmail.com

⁴ Correo electrónico: ruanonancy569@gmail.com

⁵ Correo electrónico: ruanoyami34@gmail.com

⁶ Correo electrónico: avelioruano428@gmail.com

⁷ Por conducto de apoderado: Dr. JONATHAN VELASQUEZ SEPULVEDA – Correo electrónico: notificaciones@legallgroup.com.co - Celular: 317 436 4677 – 301 454 9829

⁸ No contestó la demanda - Correo electrónico: y marina5070@gmail.com – Móvil: 310 355 1135

⁹ No contestó la demanda - Correo electrónico: cootranstimbio@hotmail.com – Móvil: 313 707 4537

¹⁰ Apoderado: Dr. DUVERNEY RESTREPO VILLADA – Correo electrónico: drestrepo@ltrabogados.com – gerencia@ltrabogados.com - Móvil: 301 611 2931 – 316 756 3491. La demandada: notificacionesjudiciales.laequidad@laequidadseguros.coop

¹¹ Apoderado: Dr. JORGE MOSQUERA CAICEDO – Correo electrónico: jorgemosqueracaicedo@gmail.com – Móvil: 311 742 4735. Representante Legal: JESUS ANTONIO MUÑOZ LEBAZA – Correo electrónico: cootranstimbio@hotmail.com

¹² Apoderado: Dr. DUVERNEY RESTREPO VILLADA – Correo electrónico: drestrepo@ltrabogados.com – gerencia@ltrabogados.com - Móvil: 301 611 2931 – 316 756 3491. La demandada: notificacionesjudiciales.laequidad@laequidadseguros.coop

la referencia. Lo anterior, luego de sustentado el recurso de apelación en audiencia del nueve (9) de junio de 2023¹³, y en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 373 numeral 5° inciso 3° del C. G. del Proceso.

ANTECEDENTES

La demanda:

PATROCINIO RUANO SAMBONI, CARMELA IJAJI GONZALEZ, GUIDO ARLEY RUANO IJAJI, LIDA NANCI RUANO IJAJI, YAMILE RUANO IJAJI, EVELIO RUANO RODRIGUEZ, y la MASA SUCESORAL DEL CAUSANTE CARLOS OLVEIN RUANO IJAJI –representada por el señor PATROCINIO RUANO, mediante apoderado, formularon demanda verbal de responsabilidad civil contractual y extracontractual contra MYRIAM CECILIA SOLARTE DE GUERRERO, CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO PEREZ, LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO, y la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO COOTRANSTIMBIO, solicitando se declare civil y **contractualmente** responsables, de manera solidaria, a MYRIAM CECILIA SOLARTE DE GUERRERO, CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO PÉREZ y a la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBÍO COOTRANSTIMBIO, por la muerte del joven CARLOS OLVEIN RUANO IJAJI, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 12 de diciembre de 2020, ante el incumplimiento del vínculo contractual entre la empresa transportadora y el pasajero, y se declare que LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO, como garante de los perjuicios ocasionados con el vehículo de placas TKK735, y en virtud de la existencia de la póliza contractual de seguros de accidentes de tránsito No. AA003688, debe pagar a los demandantes, en forma directa, los valores a que sea condenado a pagar el asegurado, hasta el tope del amparo máximo asegurado en la correspondiente póliza, y como consecuencia de las anteriores declaraciones, se condene al pago de los siguientes perjuicios: **(i)** Por concepto de perjuicios extrapatrimoniales, en la modalidad de daño moral, para la MASA SUCESORAL DE CARLOS OLVEIN RUANO IJAJÍ, más concretamente, a favor de PATROCINIO RUANO y CARMELA IJAJI, a suma equivalente a 200 SMLMV.

De otro lado, también solicitó se declare a los demandados MYRIAM CECILIA SOLARTE DE GUERRERO, CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO PÉREZ y a la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBÍO COOTRANSTIMBIO, civil y

¹³ A la que asistió: El Dr. JONATHAN VELASQUEZ SEPULVEDA, apoderado de la parte demandante y el Dr. DUVERNEY RESTREPO VILLADA, apoderado de la EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., de manera virtual, mientras el Dr. JORGE MOSQUERA CAICEDO, apoderado de la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO – COOTRANSTIMBIO, asistió personalmente a la audiencia, junto con el representante legal de la entidad, Dr. JESUS ANTONIO MUÑOZ LEBAZA.

extracontractualmente responsables, de manera solidaria, por la muerte del joven CARLOS OLVEIN RUANO IJAJI, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 12 de diciembre de 2020, y se declare a la EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO, como garante de los perjuicios ocasionados con el vehículo de placas TKK735, y en virtud de la póliza extracontractual No. AA003687, responsable de pagar a los demandantes, en forma directa, los valores a que sea condenado a pagar el asegurado, hasta el tope del amparo máximo asegurado en la correspondiente póliza, y como consecuencia de las anteriores declaraciones, se condene al pago de los siguientes perjuicios extrapatrimoniales:

Nombre	Calidad frente a la víctima directa	Daño a la vida en relación	Daño moral
Patrocinio Ruano Samboní	Padre	200 SMLMV	200 SMLMV
Carmela Ijaji González	Madre	200 SMLMV	200 SMLMV
Guido Arley Ruano Ijaji	Hermano	100 SMLMV	100 SMLMV
Lida Nanci Ruano Ijaji	Hermana	100 SMLMV	100 SMLMV
Yamile Ruano Ijaji	Hermana	100 SMLMV	100 SMLMV
Evelio Ruano Rodríguez	Hermano	100 SMLMV	100 SMLMV
Total		800 SMLMV	800 SMLMV

Por concepto de perjuicios patrimoniales¹⁴: **a.** En la modalidad lucro cesante consolidado: En favor de PATROCINIO RUANO SAMBONI y CARMELA IJAJÍ GONZÁLEZ, la suma de \$3.819.595,5 para cada uno; **b.** En la modalidad de “lucro cesante futuro período 1”: En favor de PATROCINIO RUANO SAMBONI y CARMELA IJAJÍ GONZÁLEZ, la suma de \$37.679.819 para cada uno, y **c.** Por “lucro cesante período 2”: la suma de \$126.243.248 para CARMELA IJAJÍ GONZALEZ, para un total de \$41´499.414,5 para PATROCINIO RUANO y \$167´742.662,5 para CARMELA IJAJI GONZALEZ. Que en este orden, las pretensiones en su conjunto ascienden a \$1.844.588.877, sin perjuicio del mayor valor que resulte probado en el proceso. Lo anterior, sin perjuicio de los intereses que se causen desde la fecha de ejecutoria de la sentencia o del acuerdo conciliatorio, y de las costas y agencias en derecho.

¹⁴ En la modalidad de lucro cesante, bajo la presunción de que los padres “recibirían apoyo económico de su hijo hasta que completaran su expectativa de vida”. Así, el lucro cesante consolidado, desde la fecha de ocurrencia de los hechos a la fecha de presentación de la demanda, y el lucro cesante futuro, desde la fecha de los hechos hasta la expectativa de vida de cada uno de los padres, descontándose los meses liquidados en el lucro cesante consolidado. Lo anterior, teniendo en cuenta que CARLOS OLVEIN se desempeñaba como agricultor, y ante la imposibilidad de acreditar un ingreso fijo mensual, se presumirá que recibía un salario mínimo legal, aumentado en un 25% por prestaciones sociales, menos el 25% para sus gastos personales.

Como pretensiones **subsidiarias**, solicitó se declare civilmente responsables, sea por la vía de la responsabilidad contractual o extracontractual, con base al principio *“iura novit curia”*, a los demandados: MYRIAM CECILIA SOLARTE DE GUERRERO, CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO PÉREZ, y a la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBÍO COOTRANSTIMBIO, así como a la EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO, como garante de los perjuicios ocasionados con el vehículo de placas TTK735, por la existencia de la póliza contractual de seguros de accidentes de tránsito No. AA003688 y extracontractual No. AA003687, a pagar a los demandantes, en forma directa, los valores a que sea condenado a pagar el asegurado, hasta el tope del amparo máximo asegurado en la correspondiente póliza, y como consecuencia de las anteriores declaraciones, se condene a los demandados al pago de perjuicios por daño a la vida de relación, daño moral, y lucro cesante, en la forma indicada en la pretensión principal, sin perjuicio del pago de intereses, costas y agencias en derecho.

Las pretensiones se apoyan en los siguientes hechos: Que el joven CARLOS OLVEIN RUANO IJAJÍ, para la fecha de los hechos, convivía bajo el mismo techo con sus padres PATROCINIO RUANO SAMBONI y CARMELA IJAJÍ GONZÁLEZ, y tenía como hermanos a GUIDO ARLEY RUANO IJAJI, LIDA NANCI RUANO IJAJI, YAMILE RUANO IJAJI y EVELIO RUANO RODRÍGUEZ, quienes como grupo familiar eran muy unidos y compartían constantemente momentos cotidianos y eventos familiares.

Señala, que el 12 de diciembre de 2020, CARLOS OLVEIN RUANO IJAJÍ, de 26 años de edad, se desplazaba como pasajero del bus de servicio público de placas TTK-735, de propiedad de MYRIAM CECILIA SOLARTE DE GUERRERO, y conducido por CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO PÉREZ, junto con 11 ocupantes más, cuando a eso de las 09:20 horas, mientras transitaba por la vía Mojarras – Popayán, a la altura de la ruta 25, tramo 3, kilómetro 68+300, el conductor del vehículo perdió el control del automotor, saliéndose de la vía y quedando volcado al pie de la montaña, debido a que conducía a alta velocidad, al punto que varios pasajeros fueron expulsados del bus, mientras el joven CARLOS OLVEIN quedó a unos metros del automotor, falleciendo en el lugar de los hechos.

Que en el informe policial de accidente de tránsito, establecieron la hipótesis 116 – *“exceso de velocidad: conducir a velocidad mayor de la permitida, según el servicio y sitio del accidente”*, siendo el único vehículo involucrado, y advirtiéndose, que la velocidad máxima para el tramo de vía en el que transitaba el vehículo es de 30 Km/h (según análisis reconstructivo y señalización existente en el lugar).

Que de conformidad con el Informe fotográfico FPJ-11, el vehículo de placas TKK-735, dejó sobre la vía una *“huella de derrape con una longitud de 21 metros y una huella de arrastre con una longitud de 19.40 metros”*, y según informe de reconstrucción del accidente, efectuado por experto en seguridad vial, *“los hechos generadores del accidente de tránsito, en el cual perdió la vida el joven Carlos Olvein, correspondieron al exceso de velocidad del conductor del vehículo de placas TKK-735, quien circulaba a una velocidad superior a la reglamentada para la vía (30 km/h)”*. Que el conductor del vehículo de placas TKK-735, actuó de forma irresponsable y negligente, al no conducir con precaución, respetando el límite de velocidad, y sin tener en cuenta que se trataba de una vía nacional con presencia de curvas sucesivas.

Señala, que el vehículo de placas TKK-735, para el momento de los hechos se encontraba afiliado a la empresa transportadora COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBÍO COOTRANSTIMBIO, mediante contrato de vinculación No. 006 del 13 de enero de 2019, y para la fecha del accidente se programó por la empresa realizar los trayectos Timbío - Popayán y Popayán - El Bordo; y de acuerdo a la cláusula sexta numeral 1° del contrato, a la propietaria del vehículo y a la Transportadora les asiste solidaridad por los daños causados, pese a lo cual, en respuesta a petición radicada ante la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBÍO - COOTRANSTIMBIO, ésta adujo que no ejerce la administración directa de los vehículos afiliados a la misma.

Que por los hechos narrados se adelanta investigación penal ante la Fiscalía 02 Seccional – Unidad Vida e Integridad Personal de Popayán, bajo radicado No. 196226008771202000132, siendo indiciado del delito de homicidio culposo el señor CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO PÉREZ.

Agrega, que CARLOS OLVEIN RUANO IJAJÍ, se desempeñaba como agricultor, y apoyaba el sustento de sus padres, viéndose afectada emocionalmente su familia ante el deceso del joven¹⁵.

Trámite procesal

La demanda fue admitida por el Juzgado Quinto Civil del Circuito de Popayán, mediante auto del 30 de septiembre de 2021¹⁶; proveído notificado a los demandados en la forma dispuesto en el Decreto 806 de 2020.

¹⁵ Documento 001

¹⁶ Documento 036

Trabada la relación jurídico procesal, y agotadas las audiencias de los artículos 372 y 373 del C.G.P., se profirió sentencia el 10 de junio de 2022¹⁷.

Contestación de la demanda

1. La Cooperativa Transportadora de Timbío - COOTRANSTIMBIO, mediante apoderado, se opone a las pretensiones de la demanda, y al juramento estimatorio.

En relación con los hechos, refiere: Que es falsa la afirmación relativa al exceso de velocidad del automotor, siendo la expulsión de los pasajeros fuera del vehículo, consecuencia de las vueltas rápidas y sucesivas que dio el automotor cuando descendía al abismo, sin que ello indique exceso de velocidad, no existiendo medición técnica o cálculo que determine la velocidad del vehículo al momento del accidente, al margen de lo señalado en el IPAT, que no es cierto, porque *“40.45 metros antes de la curva, el automotor iba en arrastre por su costado izquierdo dejando huellas de arrastre y de derrape”*. Que de la señal aludida en el *“análisis reconstructivo”*, no se sabe si afecta un lado de la vía, un tramo, o a ciertos conductores, ni se ha *“establecido la vigencia espacial”* de la misma, en caso de existir, debiéndose demostrar la amplitud de la señal. Que la afirmación de *“alta velocidad”* contenida en el IPAT no es sino una mera opinión del ejecutor de dicho informe, que carece de sustento probatorio y método de determinación, agregando, que en el *“análisis reconstructivo”*, se indica que *“no es posible analizar un cálculo preciso de velocidad”*. Que las afirmaciones en relación con el proceder del conductor y la velocidad excesiva del rodante *“son irresponsables”*, pues ningún medio probatorio las respalda, y *“el simple volcamiento no es indicativo de alta velocidad”*, la cual no pudo existir porque *“la velocidad sancionable se presenta cuando un vehículo rueda normalmente sobre sus ejes”*, pero según las huellas de arrastre y derrape, *“se volcó 40,45 metros antes de la curva por donde salió al abismo, durante este trayecto se arrastró sobre su lado izquierdo dejando a su paso huellas de pintura (blanca y azul) de la carrocería y marcando las huellas de arrastre y de derrape del informe”*, lo que indica que el vehículo no se volcó cuando iba a tomar la curva, sino metros antes. Que es cierto que para la fecha de los hechos el automotor se programó para cumplir la ruta Popayán-El Bordo, y advierte, que el contrato de vinculación del vehículo afiliado no guarda relación alguna con los hechos.

Como excepciones de mérito, formuló las siguientes: *“Fuerza mayor o caso fortuito”* [Pues el vehículo nunca tuvo ningún percance ni accidente, el conductor para el momento tenía más de 15 años de experiencia, y nunca se vio envuelto en infracciones de tránsito ni en accidentes,

¹⁷ Documentos 073 y 074

constituyendo los hechos de la demanda una circunstancia inesperada y extraña al normal desarrollo de su profesión de motorista, y el vehículo siempre cumplió con su mantenimiento preventivo y correctivo, revisión técnico mecánica anual (siendo la última del 20 de febrero de 2020), y revisiones bimensuales – informes que dan cuenta del buen estado del automotor-, sin ninguna clase de anomalías. No obstante lo anterior, y pese al rito de alistamiento, al vehículo de placas TKK-735, *“de manera súbita, repentina e imprevisible y sin que a ello se pudiese resistir el conductor MELLIZO PÉREZ, ya que trató de desacelerar el movimiento a base de meterle cambios fuertes sin lograrlo, al rodante de manera inopinada y extraña se le explotó la manguera que transporta el líquido que va al sistema de frenos, daño inesperado que bloqueó de inmediato la presión a través del pedal de frenos, situación que impidió la paralización del vehículo”*. Aunado, al conductor se le practicó la respectiva prueba de alcoholemia, de aptitud mental y de reposo, saliendo avante, por lo que obtuvo la autorización para conducir el vehículo, y además, de acuerdo con informe pericial elaborado por el Ingeniero Físico MAURICIO VEGA RENGIFO, *“la contingencia vial se debió a fuerza mayor o caso fortuito”, encontrándose demostrado que el automotor “sufrió la avería de sus frenos unos 300 metros antes del salir de la calzada asfáltica, y que el conductor efectuó maniobras direccionales y de enfrenamiento que pudo ejecutar debido al doble circuito de frenos, maniobras que al ser insuficientes para detener el vehículo, ejerció otras sucesivas maniobras de tipo mecánico que atenuaron la tendencia creciente de velocidad del referido automotor, tratando inevitablemente de detener su repentina aceleración incontrolable”*], y la *“Genérica”* [solicita se reconozca cualquier hecho que favorezca los intereses de la Cooperativa]¹⁸.

2. La Equidad Seguros Generales Organismo Cooperativo, por conducto de apoderado, se opone a las pretensiones principales y subsidiarias de la demanda, toda vez que carecen de fundamentos facticos y jurídicos para su prosperidad, especialmente porque el accidente de tránsito no es imputable al asegurado, advirtiendo, que la carga de la prueba recae en quien pretenda derivar consecuencias jurídicas y/o económicas del hecho, y en el evento de que prospere alguna de las pretensiones, sin que ello constituya aceptación de responsabilidad, se tengan en cuenta los límites y coberturas de la póliza. Agrega, que la Aseguradora no ha comprometido su responsabilidad civil contractual o extracontractual, ni pactó algún tipo de responsabilidad solidaria con las codemandadas; los demandantes no han demostrado derecho a recibir una indemnización, y el compromiso de la Aseguradora se sujeta a lo pactado en la póliza, y la póliza de RCE No. AA003687 no tiene cobertura para el hecho que originó la demanda. Finalmente, también se opone al juramento estimatorio.

En relación con los hechos, manifestó: Que no le consta el parentesco de los demandantes con el fallecido CARLOS OLVEIN RUANO IJAJÍ, ni las relaciones de convivencia existentes entre ellos, tampoco le constan las circunstancias en que se celebró el contrato de transporte por la víctima fatal el 12 de diciembre de 2020,

¹⁸ Documento 049

para ser ejecutado por medio del vehículo de placas TKK-735, así como no le constan las circunstancias en que se produjo el accidente de tránsito. Que el informe de accidente de tránsito no refleja con claridad una hipótesis sensata y creíble sobre la forma en la que pudo haber ocurrido el accidente, y tampoco contiene una declaración de responsabilidad, sino que únicamente contiene una conjetura efectuada por quien no presenció el evento, y por lo tanto, deberá ser corroborada con los demás elementos de juicio. Señala, que no le consta lo relativo al derecho de petición que los demandantes dicen haber formulado, y que las implicaciones y efectos del contrato celebrado entre las codemandadas no son un hecho, sino una apreciación subjetiva, y finalmente aduce, que en la demanda se ventilan apreciaciones puramente subjetivas y carentes de pruebas, por medio de las cuales la parte actora pretende estérilmente hacerse beneficiaria de una indemnización.

Como excepciones de mérito, formuló las siguientes: *“Los demandados no están obligados a responder”* [Por cuanto los hechos ocurrieron por una causa extraña, existiendo una causal de ausencia de responsabilidad que exonera a la parte demandada de indemnizar el perjuicio alegado]; *“Ruptura del nexo causal”* [en tanto el conductor del vehículo de placas TKK-735, no generó *“el motivo determinante del accidente”*, que obedeció a una causa extraña, no existiendo una relación de causalidad entre el hecho de los demandados y el resultado dañoso]; *“Inexistencia de obligación que se derive de responsabilidad civil extracontractual”* [al no demostrar la parte actora los elementos indispensables para que se configure ese tipo de responsabilidad, y los demandantes, quienes tienen la carga de la prueba, soportan sus pretensiones en su propia convicción, sin tener en cuenta el vínculo convencional que existió entre las partes]; *“Falta de legitimación en la causa por pasiva”* [correspondiendo a la parte actora acreditar la existencia de la culpa, el daño y el nexo causal, por acción o por omisión, y en el presente caso, brillan por su ausencia las pruebas que acrediten tales requisitos, por lo que ninguna responsabilidad le asiste a la aseguradora]; *“Carencia de prueba del supuesto perjuicio”* [dada la carencia absoluta de pruebas sobre la producción, naturaleza, identidad y cuantía de los perjuicios, los cuales no pueden presumirse, y los demandantes desconocen la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia frente a la tasación del perjuicio extrapatrimonial, pretendiendo que se apliquen las decisiones del Consejo de Estado]; *“Condiciones de la póliza, exclusiones, límites y deducibles”* [siendo el contrato de seguro ley para las partes, se deben tener en cuenta sus cláusulas y condiciones generales y particulares, que determinan el alcance del amparo otorgado, e igualmente, deben observarse las estipulaciones que excluyen o eximen de responsabilidad a la aseguradora, la suma asegurada y el correspondiente deducible]; *“Inexistencia de solidaridad entre los demandados”* [pues la solidaridad nace de la ley o la convención, y en este caso en el contrato de seguro no se conviene la solidaridad entre las partes]; *“Límites del valor asegurado en el contrato de seguro RCC No. AA003688 certificado No. AA052206, orden 496”* [en la póliza de seguro se estipularon las condiciones de la responsabilidad del asegurador, sus límites, amparos, exclusiones, sumas aseguradas y

deducibles, parámetros que determinarían la responsabilidad de la aseguradora en una eventual condena, siendo el valor asegurado en la póliza R.C.C. No. AA003688 CERTIFICADO No. AA052206, ORDEN 496, por el amparo muerte, la suma de \$ 87.780.300 –que equivale a 100 SMLM-, para la fecha de los hechos, menos el deducible]; *“Sujeción a las condiciones particulares y generales del contrato de seguro RCC No. AA003688 certificado No. AA052206, orden 496”* [argumentando, que en caso de un fallo condenatorio, éste deberá ajustarse a las condiciones pactadas en el contrato de seguro, por lo que la condena no podrá exceder los parámetros acordados por los contratantes]; *“Objeto de la cobertura de la póliza R.C. Contractual No. AA003688 certificado No. AA052206, orden 496”* [el amparo se circunscribe, exclusivamente, a cubrir la muerte accidental, la incapacidad total y permanente, la incapacidad temporal y los gastos médicos del pasajero del vehículo, estos últimos en exceso de las coberturas del SOAT]; *“Inexistencia de cobertura de la póliza RCE servicio público No. AA003687 certificado AA052204 orden 498 y consecuentemente de obligación indemnizatoria a cargo de mi representada”* [estando solamente obligada a responder por el siniestro, al tenor de las obligaciones expresamente estipuladas en la póliza; que el contrato de seguro no tiene cobertura para los hechos que originaron la demanda ya que el mismo está destinado a amparar los terceros que sufren daños corporales o daños físicos en sus bienes, condiciones que no se presentan en este caso]; *“No se realizó el riesgo asegurado en la póliza RCE servicio público No. AA003687 certificado AA052204 orden 498”* [pues la póliza cubre la Responsabilidad Civil Extracontractual de la asegurada frente a los terceros (no pasajeros) que sufran lesiones corporales o daños físicos en sus bienes causados por el vehículo de placas TKK-735]; *“Límites del valor asegurado en el contrato de seguro RCE servicio público No. AA003687 certificado No. AA052204, orden 498”* [en la póliza de seguro se estipularon las condiciones de la responsabilidad del asegurador, sus límites, amparos, exclusiones, sumas aseguradas y deducibles, parámetros que determinarían la responsabilidad de la aseguradora en una eventual condena, siendo el valor asegurado en la póliza RCE servicio público No. AA003687 certificado No. AA052204, orden 498, por el amparo de Lesiones o Muerte a dos o más personas, la suma de \$ 175.560.600 –equivalente a 200 SMLM-, para la fecha de los hechos, menos el deducible; valor que equivale al máximo que asumiría la Aseguradora por todos los lesionados y fallecidos, sin que la indemnización generada por las lesiones de uno de los pasajeros (incluido el grupo familiar demandante) pueda sobrepasar los \$87.780.300]; *“Límites de responsabilidad de la aseguradora”*; *“Sujeción a las condiciones particulares y generales del contrato de seguro servicio público RCE servicio público No. AA003687 certificado No. AA052204, orden 498”* [argumentando, que en caso de un fallo condenatorio, éste deberá ajustarse a las condiciones pactadas en el contrato de seguro, por lo que la condena no podrá exceder los parámetros acordados por los contratantes]; *“Ausencia de cobertura por haberse configurado una exclusión prevista en el contrato de seguro RCE servicio público No. AA003687 certificado AA052204 orden 498”* [debiendo considerarse, a la hora de pronunciar sentencia, algunas exclusiones de amparo, entre las que se encuentra la *“muerte o lesiones a ocupantes del vehículo asegurado”*, solicitando desvincular a la aseguradora]; *“Disponibilidad del valor asegurado”* [el valor asegurado se reducirá con base en los pagos realizados por la aseguradora con ocasión de los siniestros presentados. Por tanto, a

medida que se presenten reclamaciones por personas con igual o mayor derecho respecto de los mismos hechos, el valor se disminuirá y, si para la fecha de la sentencia, se ha agotado totalmente el valor asegurado, no habrá lugar a imponer condena alguna]; “*Los seguros expedidos por mi procurada son de carácter meramente indemnizatorio*” [así, su responsabilidad se enmarca dentro del límite máximo asegurado, consistente en la obligación de pagar la indemnización sólo hasta el monto efectivo del perjuicio sufrido por la víctima]; “*Improcedencia del cobro de interés*” [no habiendo acreditado los demandantes la ocurrencia del siniestro, ni la responsabilidad atribuida a los demandados, ni la cuantía de la pérdida, no hay lugar al cobro de intereses], y la “*Genérica*” [para que se declare cualquier otra excepción que resulte probada, y desvirtúe los hechos y pretensiones, incluida la de prescripción]¹⁹.

Traslado de las excepciones

Surtido el traslado de las excepciones de mérito²⁰, el apoderado de la parte demandante, se opone a las excepciones presentadas por LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., en los siguientes términos: Que se encuentra acreditada la responsabilidad del señor CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO PEREZ, quien conducía el automotor de placas TTK-735 al momento de ocurrir el accidente en el que perdió la vida CARLOS OLVEIN RUANO IJAJÍ –pasajero-, estableciéndose como hipótesis del mismo el “*exceso de velocidad*”, aunado el dictamen pericial allegado con la demanda, con el que se determinó que los hechos generadores del siniestro corresponden al exceso de velocidad del conductor, que circulaba a una velocidad superior a la reglamentada, por lo que no puede decirse que el siniestro obedeció a una causa extraña, y en el mismo orden de ideas, se encuentra acreditado el nexo causal. Agrega, que se encuentra acreditada la responsabilidad contractual, originada en el incumplimiento de la obligación de conducir sano y salvo al pasajero, y la responsabilidad extracontractual de los terceros afectados, familiares de la víctima directa, y en virtud de las pólizas de seguro contratadas por COOTRANSTIMBIO, la aseguradora es llamada a responder por los perjuicios causados, por lo que se encuentra legitimada en la causa, y es responsable solidaria –sic-, conforme las condiciones de la póliza, y acreditada la responsabilidad contractual y extracontractual del asegurado, es procedente “*la afectación de ambas pólizas*”, incluida la póliza No. AA003687, para indemnizar a los terceros afectados (padres y hermanos), sin que la aseguradora haya aportado prueba que acredite que se ha afectado la disponibilidad de la póliza contractual y/o extracontractual. Finalmente, aduce que a términos del art. 1080 del C. de Comercio, hay lugar al cobro de intereses.

¹⁹ Documento 051

²⁰ Documento 060

Frente a las excepciones de mérito elevadas por la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBÍO – COOTRANSTIMBIO, indicó que en asuntos como el presente, las fallas mecánicas no pueden alegarse para configurar un caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad, al tratarse de riesgos previsibles de la actividad de transporte público, debiendo realizarse todas las acciones pertinentes tendientes a erradicarlos, y el hecho de obedecer el accidente a una falla mecánica del vehículo acredita aún más la responsabilidad de los demandados²¹.

Demanda de llamamiento en garantía

La COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO - COOTRANSTIMBIO²², presentó demanda de llamamiento en garantía contra LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., para que responda patrimonialmente conforme lo pactado en el contrato de seguro contenido en las Pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual No. A003688 y AA0003687, vigentes desde el 27 de abril de 2020 hasta 01 de abril de 2021; llamamiento en garantía que admitió el Juzgado por auto del 01 de diciembre de 2021, proveído que notificado a la aseguradora²³.

Dentro del término de contestación de la demanda, LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES²⁴, se opone a las pretensiones de la demanda, dado que los hechos se presentaron por circunstancias ajenas a la parte pasiva, y objetó el juramento estimatorio. Como excepciones de mérito contra la demanda principal, formuló las siguientes: *“Los demandados no están obligados a responder”*; *“Ruptura del nexo causal”*; *“Inexistencia de obligación que se derive de responsabilidad civil extracontractual”*; *“Falta de legitimación en la causa por pasiva”*; *“Carencia de prueba del supuesto perjuicio”*; *“Condiciones de la póliza, exclusiones, límites y deducibles”*; *“Inexistencia de solidaridad entre los demandados”*; *“Límites del valor asegurado en el contrato de seguro RCC No. AA003688 certificado No. AA052206, orden 496”*; *“Sujeción a las condiciones particulares y generales del contrato de seguro RCC No. AA003688 certificado No. AA052206, orden 496”*; *“Objeto de la cobertura de la póliza R.C. Contractual No. AA003688 certificado No. AA052206, orden 496”*; *“Inexistencia de cobertura de la póliza RCE servicio público No. AA003687 certificado AA052204 orden 498 y consecuentemente de obligación indemnizatoria a cargo de mi representada”*; *“No se realizó el riesgo asegurado en la póliza RCE servicio público No. AA003687 certificado AA052204 orden 498”*; *“Límites del valor asegurado de la póliza RCE servicio público No. AA003687 certificado No. AA052204, orden 498”*; *“Límite de responsabilidad de la aseguradora”*; *Sujeción a las condiciones particulares y generales del contrato de seguro servicio público RCE servicio público No.*

²¹ Documento 064

²² Documento 001, carpeta llamamiento en garantía

²³ Documento 008 y 011, carpeta llamamiento en garantía

²⁴ Documento 009, carpeta llamamiento en garantía

AA003687 certificado No. AA052204, orden 498”; “Ausencia de cobertura por haberse configurado una exclusión prevista en el contrato de seguro RCE servicio público No. AA003687 certificado AA052204 orden 498”; “Disponibilidad del valor asegurado”; “Los seguros expedidos por mi procurada son de carácter meramente indemnizatorio”; “Improcedencia del cobro de interés”, y la “Genérica”.

Como excepciones de mérito contra la demanda de llamamiento en garantía, formuló las siguientes: “Condiciones de las pólizas, exclusiones, límites y deducibles”; “Límites del valor asegurado en el contrato de seguro RCC No. AA003688 certificado No. AA052206, orden 496”; “Sujeción a las condiciones particulares y generales del contrato de seguro RCC No. AA003688 certificado No. AA052206, orden 496”; “Objeto de la cobertura póliza R.C. contractual No. AA003688 certificado No. AA052206, orden 496”; “Inexistencia de cobertura de la póliza RCE servicio público No. AA003687 certificado AA052204 orden 498 y consecuentemente de obligación indemnizatoria a cargo de mi representada”; “No se realizó el riesgo asegurado en la póliza RCE servicio público No. AA003687 certificado AA052204 orden 498”; “Límites del valor asegurado de la póliza RCE servicio público No. AA003687 certificado AA052204 orden 498”; “Límite de responsabilidad de la aseguradora”; “Sujeción a las condiciones particulares y generales del contrato de seguro RCE servicio público No. AA003687 certificado AA052204 orden 498”; “Ausencia de cobertura por haberse configurado una exclusión prevista en el contrato de seguro RCE servicio público No. AA003687 certificado AA052204 orden 498”; “Disponibilidad del valor asegurado”; “Los seguros expedidos por mi procurada son de carácter meramente indemnizatorio”, “Improcedencia del cobro de intereses”, y la “Genérica”.

Sentencia de primera instancia

El Juzgado Quinto Civil del Circuito de Popayán, mediante sentencia proferida el 10 de junio de 2022²⁵, resolvió²⁶:

Primero: DECLARAR PROBADA las excepciones de «Inexistencia de la cobertura de la póliza RCE AA003687, certificado AA052204, orden 498 y consecuentemente de obligación indemnizatoria a cargo de la Aseguradora, No se realizó el riesgo asegurado en la póliza RCE AA003687, servicio público AA003687, certificado AA052204, orden 498, Límites del valor asegurado de la póliza RCE servicio público AA003687, certificado AA052204, orden 498, Sujeción a las condiciones generales y particulares del contrato de seguro RCE servicio público AA003687, certificado AA052204, orden 498, Ausencia de cobertura por haberse configurado una exclusión prevista en el contrato de seguro RCE servicio público AA003687, certificado AA052204, orden 498», incoadas por EQUIDAD SEGUROS ORGANISMO COOPERATIAA, por los motivos indicados en las consideraciones de este proveído.-

²⁵ Documentos 072, 073 y 074

²⁶ En la misma audiencia se **acclaró el numeral séptimo**, indicando, que el pago de las condenas debe ser asumido por EQUIDAD SEGUROS ORGANISMO COOPERATIVO, y no la ASEGURADORA SOLIDARIA COLOMBIA como se indicó en un comienzo.

Segundo: DECLARAR NO PROBADAS las excepciones formuladas por la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBÍO «COOTRANSTIMBÍO» denominadas: «Fuerza mayor o caso fortuito e Innominal» y las deprecadas por EQUIDAD SEGUROS ORGANISMO COOPERATIVO tituladas: «Los demandados no están obligados a responder, Rotura del nexo causal, Inexistencia de obligación que se derive de responsabilidad civil extracontractual, Falta de legitimación en la causa por pasiva, Carencia de prueba del supuesto perjuicio, Condiciones de la póliza, exclusiones, límites y deducibles, Inexistencia de solidaridad entre los demandados, Límites del valor asegurado en el contrato de seguro RCC No. AA003688 certificado AA052206, orden 496, Sujeción a las condiciones particulares y generales del contrato de seguro RCC No. AA003688 certificado AA052206, orden 496, Disponibilidad del valor asegurado, Los seguros expedidos por la Aseguradora son de carácter netamente indemnizatorios, Improcedencia del cobro de intereses, indemnizatorio y Genérica», conforme a los argumentos contenidos en la parte motiva de esta sentencia.-

Tercero: DECLARAR la responsabilidad civil contractual y extracontractual y solidaria de los demandados MYRIAM CECILIA SOLARTE GUERRRERO, CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO PÉREZ y la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBÍO «COOTRANSTIMBÍO», en su condición de propietaria, conductor y empresa a la cual se encontraba vinculado el vehículo de placas TTK735, por la muerte del señor CARLOS OLVEIN RUANO IJAJI, acontecida en el accidente de tránsito ocurrido el 12 de diciembre de 2020, en la vía Mojarras-Popayán, a la altura de la ruta 25, tramo 3 -kilómetro 68+300, cuando el occiso se transportaba como pasajero en ese automotor, de acuerdo con lo fundamentado en esta decisión.-

Cuarto: CONDENAR a los demandados MYRIAM CECILIA SOLARTE GUERRRERO, CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO PÉREZ y la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBÍO «COOTRANSTIMBÍO», como consecuencia de la declaratoria de la responsabilidad civil extracontractual en el hecho antes consignado, a pagarle a los demandantes, por la muerte de su hijo y hermano CARLOS OLVEIN RUANO IJAJI, por concepto de perjuicios del orden inmaterial, en la modalidad de daño moral, en las siguientes sumas de dinero:

a.- A favor de los señores PATROCINIO RUANO SAMBONI y CARMEN IJAJI GONZÁLEZ, la cantidad de \$ 70.000.000 para cada uno de ellos y

b.- A favor de los señores GUIDO ARLEY, LIDA NANCI y YAMILE RUANO IJAJI y EVELIO RUANO RODRÍGUEZ, la suma \$ 60.000.000, también para cada uno de ellos.-

Quinto: DENEGAR las demás pretensiones de la demanda, de acuerdo con las razones vertidas en los fundamentos de esta providencia.-

Sexto: CONDENAR a los demandados MYRIAM CECILIA SOLARTE GUERRRERO, CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO PÉREZ, la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBÍO «COOTRANSTIMBÍO» como a EQUIDAD SEGUROS ORGANISMO COOPERATIVA, a pagarle a los demandantes, las costas ocasionadas en este proceso en un 50% del total de las mismas.-

(...)

Séptimo: DISPONER que el pago de las anteriores condenas, se deberá asumir por la ASEGURADORA SOLIDARIA DE COLOMBIA ENTIDAD COOPERATIVA EQUIDAD SEGUROS ORGANISMO COOPERATIVA, con cargo a la póliza de seguro RCC AA003688 certificado AA052206, orden 496, con observancia de las limitantes o topes máximos fijados y demás pactos contractuales.-

Octavo: ORDENAR que el pago de la condena aquí impuesta, se deberá realizar dentro de los quince (15) días siguientes a que quede en firme esta decisión o del auto de obediencia del superior, en caso de que sea apelada y confirmada la presente sentencia.-

Lo anterior, luego de considerar, que se encuentran acreditados los presupuestos de la responsabilidad civil contractual y extracontractual, según ocurre, con el hecho, el daño y el nexo causal entre uno y otro, sin que se configure una causal eximente de responsabilidad de fuerza mayor o caso fortuito, porque como lo ha indicado la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, la falla en el sistema de frenos, no constituye una fuerza mayor o caso fortuito, y es que de acuerdo con la normatividad vigente, el conductor debe disminuir la velocidad cuando se acerca a una curva, y garantizar las condiciones óptimas mecánicas y de seguridad del vehículo, incluido el sistema de frenos, pues presentando el vehículo una falla mecánica, se infiere que sus condiciones no eran las óptimas para transitar, lo que se ratifica con las fotografías de la manguera hidráulica del líquido de frenos, que se ve desgastada, y lo manifestado por el conductor en interrogatorio [reconociendo también que no funcionaba el velocímetro], y es que la revisión previa a la salida del automotor fue visual y no mecánica, lo que no permitió establecer la avería de la manguera de los frenos, y así, el accidente se produjo *“por una serie de concausas”*: (i) Que tratándose de un sector con curvas y descensos, si bien la velocidad a que iba el conductor pudo haber sido la permitida, *“no era la que la prudencia aconseja...por un sector que tiene esa clase de topografía”*, advirtiendo, que no se acreditó que a la fecha de los hechos existiera la señal indicativa de 30 km/h, y (ii) *“la buseta no se encontraba en óptimas condiciones mecánicas que garantizara la seguridad de los pasajeros”*, por lo que ninguna prosperidad encuentra la excepción en comentario.

Respecto de las excepciones propuestas por LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., señala, sea que el accidente hubiese obedecido a un exceso de velocidad, o una falla en el sistema de frenos -no configurándose una causa extraña, por ser intrínseca a la actividad y podía preverse-, ello no exonera de responsabilidad a los demandados, ni a la aseguradora, quien puede ser demandada directamente -no encontrando prosperidad la excepción de falta de legitimación-, y los perjuicios morales serán tasados al *arbitrio juris*, bajo la presunción que ampara su reconocimiento, luego de acreditado el parentesco con la víctima directa, contándose en este caso con los registros civiles de nacimiento de los demandantes. Sobre las condiciones de la póliza, exclusiones, límites y deducibles, de acuerdo con jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, el alcance del contrato de seguro está dado por las condiciones pactadas en la póliza y los documentos que la integran, debiendo

tenerse en cuenta los límites, exclusiones y deducibles pactados, advirtiendo, respecto de la cobertura de la póliza RCE AA003687, que no se concretó el riesgo asegurado y se configura causal de exclusión prevista en el contrato.

Así, establecidos los presupuestos para declarar la responsabilidad contractual y extracontractual solidaria entre los demandados MIRYAM CECILIA SOLARTE DE GUERRERO, CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO PÉREZ y COOTRANSTIMBIO, el despacho se pronuncia sobre los perjuicios reclamados de la siguiente manera: Frente al perjuicio pedido en favor de la masa sucesoral de CARLOS OLVEIN RUANO IJAJÍ, derivado de la responsabilidad civil contractual, advierte, que sólo se traslada a sus herederos cuando el causante alcanzó a padecer la afectación, si la muerte fue instantánea no se transmite y los herederos sólo podrán reclamar por su propio sufrimiento, no siendo posible establecer *“una afectación física y psicológica en su agonía”*, pues del informe de necropsia, se concluye que *“su muerte fue instantánea, inmediata”*, por lo que *“en palabras de la Corte, el crédito del perjuicio que se está reclamando para su sucesión no existiría y no se trasladó a sus herederos porque el difunto no alcanzó a adquirirlo”*, lo que lleva a denegar la pretensión.

Respecto de los perjuicios morales derivados de la responsabilidad civil extracontractual para los padres y hermanos de la víctima, de acuerdo con la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, se tasan en favor de CARMEN – sic- IJAJÍ y PATROCINIO RUANO, en la suma de \$70.000.000 para cada uno, y para los hermanos del causante, la suma de \$60.000.000 para cada uno, indicando, que si bien la Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil en sentencia SC780-2020, reconoció la suma de \$60.000.000 por muerte, *“consideró el despacho necesario incrementarla al haber transcurrido más de dos años”*, por lo que se reconocen \$70.000.000 para cada uno de los padres, y \$60´000.000 para cada uno de los hermanos. Finalmente, el daño a la vida de relación, y el lucro cesante reclamado, no se encuentra acreditado, dado que aun cuando el deponente ERAZO RUANO informa que CARLOS OLVEIN ayudaba económicamente a sus padres, según él mismo le comentó, lo cierto, es que no percibió cómo, en qué cuantía, ni la periodicidad de tal contribución.

Fundamentos del recurso

Inconforme con el anterior pronunciamiento, el apoderado de la **COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO - COOTRANSTIMBIO**, interpuso recurso de apelación contra la sentencia de primer grado, expresando los siguientes reparos concretos: Que el juzgado ha hecho una interpretación errónea de los fundamentos de la excepción de fuerza mayor, como causal exonerativa de responsabilidad,

porque si bien es cierto en algunas de las providencias citadas por el Juzgado, se dice que la falla mecánica no es causal de fuerza mayor, porque la falla mecánica es una actividad intrínseca al transporte, en esas sentencias también se dice *“que hay que tomar cada caso en particular”*, que en este caso se alegó una fuerza mayor *“no por el hecho de la ruptura en sí de la manguera”*, sino en *“los defectos de fabricación de la manguera que el perito físico forense detectó en el examen que le hizo a esa manguera, él dice que esa manguera por fabrica vino con unas imperfecciones moleculares, o fallas de cizalladura”*, que como esas fallas son internas, eso originó *“la corrosión interna de esa manguera, que fue debilitándola hasta el punto que ocasionó la explosión, por otras circunstancias que se dieron externamente, como es el caso del sistema de suspensión del vehículo, hubo rozamientos y esos rozamientos eran imperceptibles”*, que en consecuencia, la excepción radica *“no en la falla mecánica en sí”* sino en *“la falla de fábrica de la manguera”*, fallas que según el perito son imperceptibles, irresistibles, son sucesos extraordinarios, atípicos, configurándose de este modo, una fuerza mayor. Entonces debió el despacho analizar si se presentaron o no esas *“fallas de cizalladura”*; razón por la que solicita acoger la excepción planteada, y exonerar a los demandados de la responsabilidad que se les endilga. Agrega, que el velocímetro no es un elemento de funcionamiento del automotor, del cual no depende *“absolutamente nada de la fuerza mayor planteada”*. Que la falla, radicada en la cizalladura interna de la manguera, por lo que *“no es intrínseco a la actividad de transporte”*.

LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., interpuso recurso de apelación, manifestando los siguientes reparos, señalando que procederá a su ampliación dentro del término de tres días previsto en el art. 322 del C.G.P.:

(i) El despacho se ha equivocado al valorar las pruebas, toda vez que no advirtió a pesar de estar acreditado, que el accidente ocurrió por una causa extraña a la actividad de los demandados, quienes no podían advertir la circunstancia que finalmente desencadenó el accidente.

(ii) Que el despacho no tuvo en cuenta la valoración probatoria en cuanto al monto de los perjuicios que se tasaron, e interpretó erróneamente el precedente de la jurisprudencia en relación con los perjuicios extrapatrimoniales, especialmente en su quantum y en la necesidad de la prueba que el despacho considera que no era necesaria.

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

(i) Interpretación errónea de la causa generadora de la “*fuera mayor*” extendida como elemento extraño eximente de responsabilidad de los demandados: El despacho entendió que la “*fuera mayor*” esgrimida como causal de exoneración de responsabilidad de los demandados se fundamentaba en la escueta rotura de la manguera que transporta el líquido de frenos, derivándose de este sencillo hecho la causa extraña que se denominó “*fuera mayor*”, cuando en realidad, lo que se presentó y se probó como causa extraña fue el hecho de las “*imperfecciones microscópicas*” o “*fallas de cizalladuras*” que desde su fabricación estaban presentes en la manguera, “*imperfecciones*”, que según el dictamen del perito forense “*permiten iniciar y concentrar fatigamiento que posteriormente pueden ocasionar deterioros súbitos en estructuras y/o dispositivos macroscópicos, tal como ocurrió posiblemente en el caso motivo del presente estudio pericial con la ruptura súbita, imprevista e inusual de la manguera del sistema de frenos del microbús Mitsubishi de placas TKK735*”, encuadrando este suceso con lo que se denomina caso fortuito o de fuerza mayor” (folios 102 a 108 del dictamen).

Que tanto en el dictamen como en los alegatos de conclusión se puso de presente al a-quo, que la “*fuera mayor*” alegada no consistía en la ruptura en sí de la manguera, como una falla mecánica, tal como lo entendió la Judicatura, sino en los desperfectos o deterioros de fabricación encontrados en la misma (imperfecciones moleculares o fallas de cizalladuras), causas generadoras de su rotura: imprevisibles, irresistibles e inusuales o atípicas, como lo consideró y lo afirmó el perito forense.

Dicho de otra manera, la rotura de la manguera fue una consecuencia de las “*imperfecciones moleculares*” existentes desde fábrica encontradas en ella cuando fue sometida a examen de laboratorio forense, “*imperfecciones microscópicas*” imprevisibles, imperceptibles, irresistibles y extraordinarias o inusuales que generaron el daño súbito o fortuito de la rotura de la manguera. No se concibe y resulta absolutamente inviable sostener que este tipo de daño se pueda generar por falta de mantenimiento técnico mecánico.

(ii) La ubicación del deshilachamiento de la parte externa de la manguera también pudo contribuir a su ruptura. Lesión que, por su lugar, por la estructura de su elaboración (hilos de acero), resulta imperceptible a revisión alguna, la localización del deterioro y rupturas de las estructuras (internas y externas) de la manguera hidráulica sucedidas: en cercanía al acople metálico (elemento rígido), precisando que es donde existía la transición con la propia manguera que es un elemento flexible.

(iii) Exigir revisiones técnico-mecánicas más allá de las estipuladas en la ley: Que en la decisión se exige que las revisiones técnico mecánicas al automotor se realicen sobre elementos no mecánicos y no exigidos por la ley, como lo es el velocímetro, derivando del hecho de su no funcionamiento una falta de mantenimiento del vehículo, postura extrema y extraña al contenido de las revisiones técnico mecánicas exigidas por la ley²⁷.

LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., en el término previsto en el artículo 322 del C.G.P., refirió:

(i) El a quo valoró equivocadamente las pruebas recaudadas en el trámite del proceso y desatinadamente concluyó que el accidente que originó la demanda es imputable a la parte pasiva de la acción: El sentenciador de primera instancia no apreció que las pruebas arrimadas al plenario demuestran que el accidente que dio origen a la demanda ocurrió por una causa extraña y, en consecuencia, existe una causal de ausencia de responsabilidad que exonera a la parte pasiva de la acción de la obligación de indemnizar el perjuicio alegado en la demanda.

(ii) El fallador de primera instancia entendió equivocadamente las pruebas recaudadas en el trámite del proceso y aplicó de forma inadecuada los precedentes jurisprudenciales al igual que las normas aplicables, por lo que erradamente concluyó que los demandantes tienen derecho al pago de una indemnización de perjuicios: Injustificadamente el despacho consideró que los demandantes tienen derecho al reconocimiento de una indemnización de perjuicios sin estar acreditada su causación y cuantía²⁸.

En la **audiencia de sustentación del recurso de apelación**, la **COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO – COOTRANSTIMBIO**, solicitó revocar en su totalidad la sentencia apelada, y en su lugar, se declare probada la excepción de mérito denominada “*fuera mayor o caso fortuito*”, arguyendo, que está descartado el exceso de velocidad como causa eficiente del accidente, pues la prueba pericial rendida por MAURICIO VEGA RENGIFO, da cuenta de la existencia de fallas de cizalladura, pues desde el punto físico forense todos los materiales presentan fisuras en la fabricación, fisuras o fallas de cizalladura que llevan a una macro falla en la estructura de la manguera, y por lo tanto, la causal de exención fue interpretada erróneamente por la judicatura, porque las fallas de cizalladura o fabricación, poco a poco se fueron incrementando hasta producir una macro falla, deterioro que logró debilitar la manguera, que terminó reventándose, y conforme lo explicado por el forense tales fallas no son usuales, son extraordinarias e

²⁷ Documento 078 del expediente

²⁸ Documento 076 del expediente

imprevisibles, porque son detectables en el laboratorio, y por lo tanto, son irresistibles a cualquier persona, configurándose la causa extraña que se alega, constitutiva de fuerza mayor. Adicionalmente, el perito forense indicó que la falla en la manguera está en la parte superior de la rueda delantera derecha, lo que conlleva que no sea perceptible, salvo una muy búsqueda dirigida, y es que aunque el deterioro del esqueleto de la manguera se da en días o semanas, la ruptura se verifica de manera súbita, pues el vehículo se encontraba en perfectas condiciones mecánicas, ya que superó todas las revisiones técnico mecánicas y de alistamiento, el mismo día de los hechos.

Por su parte, **LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C.**, solicitó revocar íntegramente la sentencia apelada, ante la existencia de una causa extraña que exonera de responsabilidad a los demandados, pues en el proceso quedó demostrado que el vehículo pasó una serie de revisiones técnico mecánicas, por lo menos, 3 revisiones, garantizándose la seguridad de los usuarios de la vía, incluso el mismo día del siniestro el vehículo estaba en óptimas condiciones, y además, el conductor es persona con amplia experiencia y conocía la ruta por la que transitaba. Agrega, que el juez profirió sentencia teniendo por acreditado el exceso de velocidad como causa eficiente del accidente, tomando como fundamento el IPAT y el informe pericial presentado por la parte actora, sin realizar un análisis más detallado del acervo probatorio, pues dio por sentado que el accidente se verificó por una falla mecánica; razón por la que la apelante se aparta de tales consideraciones, insistiendo, en que se malinterpretó el contenido de la defensa, porque no se planteó una falla en el sistema de frenos como eximente de responsabilidad, sino una falla de fabricación de uno de sus componentes, esto es, un defecto interno de fabricación de la manguera, no visible, porque sólo podía observarse mediante una inspección técnica, siendo el daño de adentro hacia afuera, situación ésta que constituye una eximente de responsabilidad. Aunado, que la ausencia de líquido hidráulico en la vía –que echa de menos el Juzgado-, es un argumento que no desvirtúa el dictamen pericial, porque dicho líquido es incoloro y se evapora con rapidez, motivo por el que muy seguramente, no fue registrado en el IPAT. Que de este modo, cualquier exceso de velocidad no obedece a la conducta del conductor, sino a la falla en el sistema de frenos.

De otro lado, también es objeto de apelación, la cuantificación de los perjuicios por parte del juez a-quo, quien se limitó a analizar el parentesco entre las partes, sin hacer un análisis de si la muerte de esa persona había causado una afectación en el núcleo familiar, con alguna relevancia jurídica. Además, los parámetros indemnizatorios también se desbordaron, concretamente, frente a la jurisprudencia

trazada por la Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Civil, y en tal virtud, no existen elementos de juicio que permitan soportar la condena impuesta por el señor Juez.

Que en este orden, debe revocarse la providencia objeto de apelación, o en su defecto, ajustarse el valor de las indemnizaciones.

Surtido el traslado al apoderado de la parte demandante, aduce, que la fuerza mayor no se demostró en ningún momento, por lo que se encuentra debidamente acreditada la responsabilidad de los demandados, dado que tanto en el IPAT como en el dictamen pericial arrimado con la demanda, se estableció el exceso de velocidad del conductor del vehículo, siendo ésta la causa eficiente del accidente; aunado el estado “*deplorable*” en el que se encontraba el vehículo de transporte de pasajeros, el deterioro en el sistema de frenos, al que no se le realizó un detallado control, y además, el conductor dentro del proceso disciplinario adelantado por la empresa reconoció que se desplazaba a más de 60 km/h, lo que denota la desatención de las señales de tránsito, porque en el lugar se debía transitar a 30 km/h como velocidad máxima, según señal ubicada antes del sitio del accidente, y es que el vehículo tenía dañado el velocímetro, lo que denota que el vehículo no tenía el más básico mantenimiento. Que conforme se acreditó en el expediente, la causa eficiente del accidente fue el exceso de velocidad, y los mantenimientos que se hayan podido realizar al vehículo, no exonera de responsabilidad a los demandados, como lo ha reconocido la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, pues el transportador está obligado a conducir las personas sanas y salvos a su lugar de destino, y por lo tanto, no interesa si la falla fue mecánica o humana, porque no se exonera de responsabilidad a los demandados, ante el exceso de velocidad, y el hecho de que se trata de un vehículo modelo 2007 al que no se había realizado ningún mantenimiento en la manguera de frenos.

Finalmente aduce, que la tasación de perjuicios se realizó conforme al recto criterio del fallador, al darse cuenta de las graves afectaciones a los demandantes, y es que además, la Corte Suprema de Justicia en proveído SC5686-2018 tasó los perjuicios morales en la suma de \$72´000.000 m/cte, por lo que el valor fijado por el Juzgado estaría por debajo del límite permitido; razón por la que solicita se confirme la sentencia apelada, dadas las gravísimas circunstancias en que falleció el joven, quien incluso, perdió su cabeza en el accidente.

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 10 de junio de 2022 por el Juzgado Quinto Civil del Circuito de Popayán, en virtud de lo dispuesto en el artículo 31 num. 1° del C.G.P., y ante la no existencia de causal de nulidad capaz de invalidar lo actuado.

2. Legitimación

Los demandantes reclaman el reconocimiento y pago de los perjuicios causados con el accidente de tránsito ocurrido el día 12 de diciembre de 2020, cuando el señor CARLOS OLVEIN RUANO IJAJI se desplazaba como pasajero del vehículo de placas TKK-735, de propiedad de MIRIAM CECILIA SOLARTE DE GUERRERO, conducido por CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO PEREZ, afiliado a la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO -COOTRANSTIMBIO, y amparado por las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, adquiridas con la EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., que según expresan los demandantes, se desplazaba a alta velocidad, al punto, que el conductor *“perdió el control del automotor, saliéndose de la vía y quedando volcado al pie de la montaña”*, causándole la muerte al señor CARLOS OLVEIN RUANO IJAJI, 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 (i) Si en el caso concreto, se encuentran acreditados los elementos estructurales de la responsabilidad civil, que reclama la parte actora, y en caso afirmativo, (ii) Si la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO – “COOTRANSTIMBIO”, es civilmente responsable de los perjuicios ocasionados a los demandantes, con el accidente de tránsito ocurrido el día 12 de diciembre de 2020, en el que perdió la vida el señor CARLOS OLVEIN RUANO IJAJÍ, o si por el contrario, se configuró el caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad, y (iii) Si hay lugar a reducir el monto de los perjuicios morales reconocidos a los demandantes.

4. Análisis del caso concreto:

Sea del caso precisar, de manera liminar, que al tenor del artículo 328 inciso 1° del C.G.P., el recurso de apelación se surtirá solamente sobre los argumentos expuestos

por los apelantes, esto es, sobre el pretendido reconocimiento de la causal de exoneración de responsabilidad de fuerza mayor, y el quantum de los perjuicios morales.

Revisado el expediente, observa la Sala, se encuentra acreditado que el señor CARLOS OLVEIN RUANO IJAJÍ, falleció en el accidente de tránsito ocurrido el 12 de diciembre de 2020, cuando se desplazaba como pasajero en el vehículo de servicio público de placas TKK-735 afiliado a la Empresa COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO – “COOTRANSTIMBIO”, de propiedad de MIRYAM CECILIA SOLARTE DE GUERRERO²⁹.

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 presunta³⁰, al demandante le basta con acreditar el hecho, el daño y la relación de causalidad entre ambos, mientras que al demandado le compete, si desea exonerarse de la responsabilidad que se le atribuye, demostrar la presencia de una causa extraña, esto es: “*caso fortuito, fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima, el hecho de un tercero, etc*”.

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

²⁹ Certificado de propiedad del automotor visible en el documento 031

³⁰ 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,...”.

“Se trata de una responsabilidad solidaria (2344 del Código Civil), directa de quien la ejecuta, del propietario, del tenedor o poseedor y de la empresa transportadora frente a la cosa, como afiliadora³¹...

(...) El contrato de afiliación a través del cual se autoriza al propietario del automotor para prestar el servicio público de transporte en la modalidad respectiva, por tanto, convierte a la empresa en sujeto de derechos y obligaciones y le impone la carga de «(...) responder por los perjuicios que se causan a terceros en el ejercicio de la actividad peligrosa que entraña la movilización de vehículos automotores para la satisfacción del aludido servicio, pues (...)»³² no hay duda que ella actúa en calidad de “(...) ‘guardián’ de la [cosa],...”³³

Recuérdese, que las empresas que prestan el servicio público de transporte “*pueden cumplir su función utilizando los vehículos de su propiedad o los pertenecientes a terceros*³⁴, cuando, en el segundo evento, realicen el respectivo contrato de vinculación de acuerdo con las normas reglamentarias de la actividad,...; ello quiere decir que así como de esa dirección y control, que ejercen alrededor de sus propios vehículos y de los ajenos que tengan en calidad de afiliados, emergen derechos a favor de la correspondiente compañía transportista, también de allí se derivan, sin duda ninguna, deberes y obligaciones a su cargo, entre las que se ubica, con señalada importancia, la de responder por los daños que le causen a terceros en desarrollo de la actividad propia de su objeto social”³⁵; contrato de vinculación que en el caso concreto, se suscribió el 13 de enero de 2019, por un término de duración de 2 años, contados a partir de la fecha de su suscripción del respectivo contrato [archivo 34 del expediente digital].

Fijadas las precisiones anteriores, la Sala procederá al análisis de los elementos estructurales de la acción de responsabilidad civil, así:

a) El hecho: Se encuentra acreditado que el señor CARLOS OLVEIN RUANO IJAJÍ, el día 12 de diciembre de 2020 se desplazaba como pasajero del vehículo de placas TKK-735 afiliado a la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO – “COOTRANSTIMBIO”³⁶, falleciendo con ocasión del volcamiento del automotor por un abismo, según consta en las pruebas allegadas al expediente [informe policial de accidente de tránsito]. Aunado, que la calidad de pasajero del señor CARLOS OLVEIN RUANO IJAJI no ha sido cuestionada dentro del proceso.

b) El daño: Según el registro civil de defunción³⁷, y el informe pericial de necropsia rendido por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses³⁸, el daño o

³¹ CSJ civil sentencia de 18 de junio 2013, exp. 1991.00034-01.

³² CSJ Civil sentencia nº 021 1º feb. 1992.

³³ CSJ SC5885-2016, 6 may. 2016, Rad. 2004-0032-01

³⁴ CSJ SC, 15 de abril de 2009, Ref. 08001-3103-005-1995-10351-01, M.P. Dr. Cesar Julio Valencia Copete, refirió: “... la afiliación no es otra cosa que la relación jurídica por medio de la cual se vinculan los vehículos automotores a las empresas de transporte, para la prestación del servicio público respectivo, cuando ésta no es propietaria de todos los vehículos necesarios para la adecuada prestación...” (Sentencia 021 de 1º de febrero de 1991, no publicada aún).”

³⁵ CSJ SC, 15 de abril de 2009, Ref. 08001-3103-005-1995-10351-01, M.P. Dr. Cesar Julio Valencia Copete

³⁶ Contrato de vinculación del automotor a folios 19-22, del documento 033, y documento 034

³⁷ Documento 025

perjuicio se concreta en el fallecimiento de CARLOS OLVEIN RUANO IJAJI [hijo y hermano de los demandantes³⁹], cuya causa de muerte se registró por “*politraumatismo contundente en accidente de tránsito*”, con trauma “*craneano y toraco-abomino-pélvico severo que explica su muerte*”, por “*mecanismo contundente*” (con separación completa de la cabeza –adherida al cuerpo por un tramo de piel de 4 cm), y que en el acta de inspección técnica a cadáver FPJ-10⁴⁰, registra en la descripción morfológica: “*aplastamiento de la cabeza*”.

c) El nexo causal: Entendido como la relación de conexidad entre el hecho y el daño, es “*uno de los elementos esenciales de la responsabilidad civil, de suerte que quien comete un hecho dañoso con culpa o dolo, está obligado a repararlo*”⁴¹, de manera que las consecuencias legales se apliquen al autor del daño, y en el caso concreto, se encuentra demostrado que el deceso de CARLOS OLVEIN RUANO IJAJI se presentó como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 12 de diciembre de 2020.

Acreditada la concurrencia de los elementos de la responsabilidad civil, se procederá a analizar la causal excluyente de responsabilidad de “*fuerza mayor*”, que invoca la EQUIDAD SEGUROS GENERALES, y COOTRANSTIMBIO, en los reparos concretos y escrito de sustentación del recurso, constituyendo el fundamento de la inconformidad de los apelantes.

4.2. Caso fortuito o fuerza mayor, como causal de exoneración de responsabilidad

En materia de responsabilidad civil por el ejercicio de actividades peligrosas, la Jurisprudencia ha señalado de manera unánime, que “*cualquier exoneración...debe plantearse en el terreno de la causalidad, mediante la prueba de un elemento extraño (fuerza mayor o caso fortuito, hecho de un tercero o culpa exclusiva de la víctima)*”⁴², pues “*demostrada la conducta, el comportamiento o la actividad peligrosa como primer elemento, establecido el daño como requisito consecuencial, y comprobado el vínculo de causalidad entre la acción y el resultado, el agente únicamente puede exonerarse demostrando causa extraña; de manera que a éste, no le basta justificar ausencia de culpa sino la ruptura del nexo causal para liberarse de la obligación indemnizatoria*”⁴³.

³⁸ Documento 035

³⁹ Documento 023

⁴⁰ Documento 026, folio 110

⁴¹ CSJ CS, 9 de diciembre de 2013, Ref.: 88001-31-03-001-2002-00099-01, M.P. Dr. Ariel Salazar Ramírez

⁴² CSJ SC12994-2016, 15 sep. 2016, Rad. No. 25290 31 03 002 2010 00111

⁴³ CSJ SC3862-2019, 20 sep. 2019, Rad. 73001-31-03-001-2014-00034-01

La existencia del caso fortuito o fuerza mayor, involucra dos presupuestos concomitantes que deben probarse, cuales son: La imprevisibilidad y la irresistibilidad, con el propósito de desvirtuar la presunción de culpa que cobija a quien la invoca. Al respecto, la Honorable Corte Suprema de Justicia – Sala de casación Civil en providencia del 25 de abril de 2018, refirió:

“Respecto de las dos primeras modalidades, el artículo 64 del Código Civil considera como «(...) fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc.».

La unidad conceptual o sinonimia establecida por el legislador se explica en que «no existe realmente diferencia apreciable en términos de la función que ambas están llamadas a cumplir en el ámbito de la legislación civil vigente», refiriéndose ellas, en esencia, a acontecimientos anónimos, imprevisibles, irresistibles y externos a la actividad del deudor o de quien se pretende lo sea, demostrativos en cuanto tales, del surgimiento de una causa extraña, no atribuible a aquel.

Por tanto, para poder predicar su existencia, se impone establecer que el citado a responder estuvo en imposibilidad absoluta de enfrentar el hecho dañoso, del cual él es ajeno, debido a la aparición de un obstáculo insuperable⁴⁴.

Ahora, frente a las características de imprevisibilidad e irresistibilidad, la misma providencia, puntualizó:

“Al respecto, se han considerado como presupuestos de tales situaciones exonerativas de responsabilidad, la imprevisibilidad e irresistibilidad del acontecimiento, entendida aquella como la irrupción súbita de un suceso imposible de eludir, a pesar de la diligencia y cuidado observados con tal fin, para cuya evaluación en cada caso concreto, deberán tenerse en cuenta criterios como «1) El referente a su normalidad y frecuencia; 2) El atinente a la probabilidad de su realización, y 3) El concerniente a su carácter inopinado, excepcional y sorpresivo» (CSJ SC 6 ago. 2009, rad. 2001-00152-01).

La irresistibilidad, por su parte, atañe a la imposibilidad objetiva absoluta de evitar el suceso imprevisto y sus consecuencias, no obstante los medios empleados para contrarrestarlo o sobreponerse a él y a su desenlace, o en otros términos, cuando en las mismas condiciones del demandado y atendiendo la naturaleza del hecho, ninguna otra persona hubiera podido enfrentar sus efectos perturbadores. En tales condiciones, no sería viable deducir responsabilidad, pues nadie es obligado a lo imposible. La imposibilidad relativa, por tanto, o viabilidad de que, con algún esfuerzo, quien enfrenta la situación supere el resultado lesivo, descarta la irresistibilidad.

En relación con los aludidos componentes de la causa extraña, eximentes de responsabilidad, la Sala, en fallo CSJ SC 24 jun. 2009, rad. 1999-01098-01, precisó:

*«Justamente por la naturaleza extraordinaria del hecho imprevisto e irresistible, su calificación por el juzgador como hipótesis de vis maior, **presupone una actividad exógena, extraña o ajena a la de la persona a quien se imputa el daño o a su conducta**, o sea, ‘no puede concurrir con la culpa del demandado que haya tenido un rol preponderante en la causación del daño (...), pues su estructura nocional refiere a las cosas que sin dolo ni culpa inciden en el suceso (quæ sine dolo et culpa eius accidunt) y a las que aún previstas no pueden resistirse (quæ fortuitis casibus accidunt, quum prævideri non potuerant), lo cual exige la ausencia de culpa (quæ sine culpa accidunt) y, también, como precisó la Corte, es menester la exterioridad o ajenidad del acontecimiento, en cuanto extraño o por fuera de control del círculo del riesgo*

⁴⁴ CSJ SC1230-2018, 25 abr. 2018, Rad. 08001-31-03-003-2006-00251-01

inherente a la esfera, actividad o conducta concreta del sujeto, apreciándose en cada caso particular por el juzgador de manera relacional, y no apriorística ni mecánica, según el específico marco de circunstancias y las probanzas (...).

Por consiguiente, la falta de diligencia o cuidado, la negligencia, desidia, imprudencia e inobservancia de los patrones o estándares objetivos de comportamiento exigibles según la situación, posición, profesión, actividad u oficio del sujeto, comporta un escollo insalvable para estructurar la fuerza mayor cuando, por supuesto, su incidencia causal sea determinante del evento dañoso, porque en esta hipótesis, el hecho obedece a la conducta de parte y no a un acontecer con las características estructurales de la fuerza mayor.»

Conforme el precedente anotado, y teniendo en cuenta que corresponde a las partes acreditar los supuestos fácticos de las normas que consagran los efectos jurídicos que ellas persiguen, y que las decisiones judiciales se deben apoyar en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso⁴⁵, estima la Sala, que contrario a lo manifestado por los apelantes – COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO – “COOTRANSTIMBIO” y LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., los medios de prueba allegados al expediente, permiten concluir, que el accidente de tránsito en el que falleció CARLOS OLVEIN RUANO IJAJÍ, se debió a una falla en el sistema de frenos del vehículo, que no constituye propiamente un hecho irresistible e imprevisible como lo aduce la parte apelante, sino que por el contrario, siendo éste un hecho previsible correspondía a la parte demandada velar por el adecuado mantenimiento y alistamiento del automotor; máxime cuando estaba destinado al servicio público de transporte de pasajeros, y la prueba pericial rendida dentro del proceso, deja entrever, que el acontecimiento era previsible.

Así, en la audiencia de contradicción del dictamen aportado por la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO – “COOTRANSTIMBIO”, a términos del artículo 228 del C.G.P., el perito MAURICIO VEGA RENGIFO [Físico de la Universidad del Valle desde 1991, quien laboró como Perito Físico Forense en el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses entre 1994 y 2004, con 372 casos asignados; docente universitario, y entre 2010- 2011 laboró como perito físico forense con la Secretaria de Tránsito de Yumbo], señaló que realizó un estudio pericial, aplicando el método científico en el campo forense, donde la manguera de frenos entregada para su estudio *“tiene un daño...cerca de donde está el acople metálico, este acople metálico hace parte de la misma manguera y tiene un desperfecto...se ve como una especie de deshilachamiento, realmente son hilos de acero, de un material acerado, la manguera tiene una funda externa de caucho,... y más internamente tiene otra tubería en caucho que es la que permite canalizar el fluido hidráulico...”*, advirtiendo, que no se encontró fluido hidráulico en el reservorio, es decir, que *“el tanque estaba vacío”*, aclarando, que el vehículo venía arrastrándose, con una

⁴⁵ Artículos 164 y 167 del C.G.P.

velocidad remanente que le permite sobrepasar la baranda y caer al abismo –que no es tan vertical-, quedando el vehículo sobre su techo, luego de haber dejado una huella de derrape [no frenada], y abrasiones en la calzada compatibles con el color de pintura de la carrocería del microbús, pues el vehículo se fue transversalizando a partir del efecto de derrape y se va arrastrado hacia la baranda. Estudiadas “*las características de daño y deterioro que tenía la manguera hidráulica de la rueda delantera derecha del microbús*”, se pudo obtener la especificación técnica de la manguera – SAEJ1401, indagándose sobre su desempeño desde el punto de vista técnico, para conducir fluido de tipo hidráulico, notando que “*el desperfecto sucede a 1 cm de donde termina el acople que trae la misma manguera*”, dejándose ver los hilos acerados [en la fotografía que pone en evidencia el daño], y al explicar qué hizo que se produjera el daño, indicó, que desde el punto de vista físico aplicado al campo forense, lo que hay que precisar, es que “*en general todos los materiales por su propia naturaleza y por su propia manufactura, a nivel microscópico tienen en general unas imperfecciones, que usualmente están presentes, existen y salvo ciertas situaciones afloran y pueden degenerar en un desperfecto de lo micro a lo macroscópico*”, a esos desperfectos a nivel microscopio se observa “*unas pequeñas fisuras, y esas*” ***pequeñas fisuras que están presentes en todos los materiales, incluso con la mejor técnica de fabricación***, generalmente no afloran a menos de que se acierte, por ejemplo, con la prueba de control de calidad”, y a menos que afloren, pueden pasar la prueba de calidad, a esos pequeños fallos se les denomina “*micro fallas de cizalladura*”, y “***cuando el material se utiliza permanentemente y dependiendo de las características y desempeño del material, esa micro falla de cizalladura puede significar que por un lugar se empieza a intensificar sutilmente hasta que puede darse el caso en que se traduzca en una macro falla evidente, en un deterioro del material***”, y en el caso concreto, “*esta parte de la manguera está en un lugar donde no se podía observar fácilmente el grado de deterioro*”, y “*el accidente ocurre unos dos meses o tres meses antes del término de la vigencia de la revisión técnico mecánica del automotor*”, lo que puede dar a entender, que **si se hizo alguna revisión “no se percibió que se estuviera produciendo ese deterioro en ese lugar puntual de la manguera”**, y es que al romperse la manguera, se vació el líquido de frenos, y aun existiendo un doble circuito de frenado, que atiende los frenos de atrás y adelante, ambos dependen del mismo reservorio de líquido hidráulico, y “*al accionarse muchas veces el freno, se vació el líquido, y el vehículo quedó sin frenos*”. A partir de la huella de arrastre, se obtuvo un estimativo de velocidad para el automotor, del orden de los 44,3 km/h, que resulta consecuente con lo expresado por el conductor, quien al parecer “*se pudo haber salido en la primera caída de la buseta al abismo*”. Seguidamente, preguntado por el funcionario, cuál es la causa que dictamina ocasionó el accidente. Contestó: “***hubo un evento inicial que fue el desperfecto de esta manguera del sistema***

hidráulico de los frenos, que fue un evento súbito, seguramente repentino, que generó una pérdida de presión de fluido hidráulico inmediata, significativa, que eso se tradujo en una falla generalizada del sistema de frenos, en otras palabras, **el vehículo se quedó sin frenos**, ese evento no estaba en posibilidad de controlar su aparición o incluso su reversión por parte del conductor del vehículo, el evento se produjo por un fallo repentino asociado a una micro falla estructural de la manguera del sistema del fluido de frenos que no fue detectada, incluso desde la propia revisión técnico mecánica, en ese orden de ideas, esto claramente es ajeno al conductor de este automotor”, e indagado, si era factible que el conductor hubiere podido detectar que el freno presentaba anomalías, contestó: “No, el freno debió haber funcionado bien, hasta que se rompió la manguera”. Refiere, al confrontar su versión con lo expresado por el perito JOSUE HERMES SAMACA, “que unos planteamientos no tienen sentido, por ejemplo, los fallos del sistema de frenos por ruptura de una manguera hidráulica son súbitos, a menos de que la fuga sea muy chiquitica, que haga goteos,...cuando se produce una pequeña abertura, y ud hunde el freno, por ahí se va la presión hidráulica, y ud siente que el pedal no se sostiene,...otra situación, es que **estas mangueras...tienen una estructura que es compleja, no es totalmente de caucho, la manguera tiene un esqueleto externo,...y al romperse ese esqueleto que protege el ducto...la manguera no resiste la presión hidráulica, la ruptura es inmediata, es repentina, no le da tiempo de nada...**”, reiterando, que “se pudieron haber empezado a romper hilitos, todavía el tubo resistía...hasta que llegó un momento, en que donde los últimos hilitos, o el último hilito que se rompió, no permitió tener integra la manguera interna, y esta ruptura es súbita”. Preguntado, cuando se presenta el deterioro en la manguera, cuál es la recomendación, respondió: “si eso se llega a detectar,...se le debe decir al conductor ...que tiene que cambiar esa manguera por otra,...**lo más importante es que el esqueleto interno no tenga hilos arrancados, hilos al aire, eso ya significa que el esqueleto interno se está deteriorando, se debe cambiar la manguera una vez se detecte**”, pero “**las inspecciones generalmente son visuales**” [cuestionando el juez, que la revisión visual, no es garantía de que el vehículo está en condiciones óptimas]. De otro lado, advierte el perito, que “**no podría precisarle de cuánto tiempo tardó el proceso en que se desencadenó la ruptura, eso pudo haber sido días, un vehículo de estos se utiliza permanentemente**, y otra cosa, es que este no es un daño usual, se puede llegar a presentar pero no es una cosa que permanentemente se presente... nunca pasa hasta que pasa, no es una cosa que se puede pensar en que va a suceder...que se puede presentar por supuesto se puede presentar, pero son casos de muy baja ocurrencia...una manguera hidráulica se puede estallar,...pero no es tan frecuente que se dé”. Finalmente, aduce el perito, que “en este caso particular la velocidad no resultaba significativo, porque el factor determinante no fue la velocidad”, e indagado cada cuánto deben reemplazarse las mangueras de frenos, señala que “las mangueras de

frenos son dispositivos que por supuesto deben revisarse y cambiarse, pero no sabría decirle para vehículos de servicio público cada cuánto es lo que se exige”.

De otro lado, obra en el expediente el interrogatorio absuelto por CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO PEREZ [conductor del vehículo], informando ante el Juzgado, que el día del accidente estaba haciendo un reemplazo⁴⁶ [había conducido ese carro, pero como tres meses atrás] “ese día yo salí de aquí de Timbío, llegué al parqueadero, revisé el carro, le revisé aceite, agua, llantas, salí hacia el terminal de Popayán, en Popayán el jefe operativo me hizo la revisión preventiva...el jefe operativo de COOTRANSTIMBIO -Julián- revisó llantas, luces, frenos, lo general, él se subió, prendió el carro y pues machucó el pedal del freno, el carro estaba bien...para ser despachado...”. Preguntado si se revisaron las conexiones de las mangueras de los frenos, el líquido de frenos, contestó: “sí claro, él revisó el carro”, e indagado por el motivo del accidente, respondió: “yo iba hacia El Bordo, y por allá, no me recuerdo qué kilómetro fue, fui a pisar el freno y... eso de una se fue a fondo, entonces creo que fue una manguera que se rompió, no sé, porque pues el carro se quedó sin frenos, ya yo traté de controlarlo, metiéndole pues cambio para pues que no se me descontrolara pero no, fue imposible, el carro se neutralizó y le coloqué el freno de mano y tampoco no me obedeció, entonces ya en una curva el carro ya como cogió ventaja el carro se volteó pues... yo pues como quedé inconsciente un rato... no me di cuenta qué puede haber pasado...”, e indica, que “una manguera en cualquier momento se puede reventar”. Preguntado si se desplazaba a exceso de velocidad, como se indica en la demanda, respondió: “eso si es falso señor juez, yo iba a una velocidad moderada...unos 40 Km/h [advirtiendo, que no sabe cuál es la velocidad permitida para ese tramo] porque es una pendiente siempre que es larguita...”. Agrega, que llevaba hora y media de recorrido, el carro iba bien, normal, y no sintió ningún estallido que le advirtiera de algún daño. Preguntado cuánto tiempo estuvo sin frenos, contestó: “más o menos 300 metros, en distancia”, “iba en una recta, creo que pasé...tres o cuatro curvas más o menos”, y “la idea era bajar un plan,...pero lastimosamente no se pudo”. Por último, aduce, que el turno de viaje lo programa la empresa COOTRANSTIMBIO, que ejecuta “en el tiempo que sea necesario”, y como conductor, sus conocimientos en mecánica son básicos. Confrontada su versión, con lo expresado ante la empresa en diligencia de descargos [donde dijo desplazarse a 60 km/h], dice estar “calculando la velocidad”, porque el velocímetro no servía, “por un velocímetro, no veo cómo van a parar un carro...uno va controlando la velocidad de todas maneras”. Adviértase, que la versión rendida ante el Juzgado corresponde con lo expresado por el conductor en la diligencia de descargos el 12 de enero de 2021, excepto, en cuanto a la velocidad a la que se desplazaba⁴⁷.

⁴⁶ En los 20 años como conductor, no había tenido ningún accidente.

⁴⁷ Folios 27 a 28, documento 033

JESUS ANTONIO MUÑOZ LEVAZA – Representante Legal de la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBÍO – “COOTRANSTIMBIO”, al absolver el interrogatorio ante el Juzgado, manifestó, que por medio de una llamada se enteró que el vehículo de placas TTK-735 se había accidentado en la vía Popayán – El Bordo, por lo que el jefe operativo de la empresa – JULIAN ARBOLEDA-, acudió a verificar lo sucedido, informando que *“el carro se quedó sin frenos”*, situación que corroboró con un peritaje. Igualmente indica, que es al jefe operativo a quien le corresponde *“estar pendiente en la salida de los carros, es revisar en primera instancia, que el carro esté bien de llantas, esté bien para ahí, para salir, pero la parte ya preventiva y correctiva ya viene del taller donde se haga el mantenimiento al vehículo, que es donde el jefe operativo también se encarga de verificar mediante facturas, mediante pagos de que efectivamente a ese carro se le ha hecho el mantenimiento...”*, supervisión que el jefe operativo realiza *“con la mirada”*, y diligenciando una ficha técnica.

Seguidamente, DUVERNEY RESTREPO VILLADA, apoderado de LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., refiere, que *“por parte de la aseguradora no se hizo ningún tipo de investigación para determinar las causas del accidente...”*, y la señora MIRYAM CECILIA SOLARTE [propietaria del vehículo de placas TTK-735], manifestó no estar enterada de las circunstancias del accidente, pues debido a problemas de salud, delegó en su hijo lo relacionado con el automotor.

Ahora, en la contestación de la demanda, la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBÍO – “COOTRANSTIMBÍO”, aduce que aun cuando el automotor siempre cumplió con su mantenimiento preventivo y correctivo, revisión técnico mecánica anual (siendo la última del 20 de febrero de 2020), y revisiones bimensuales, sin ninguna clase de anomalías, incluido el protocolo de alistamiento al vehículo de placas TTK-735, *“de manera súbita, repentina e imprevisible y sin que a ello se pudiese resistir...al rodante de manera inopinada y extraña se le explotó la manguera que transporta el líquido que va al sistema de frenos”*; argumento que respalda el apoderado de LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES, quien invoca la ruptura del nexo causal ante la existencia de una causa extraña, porque *“el señor CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO PÉREZ, conductor del vehículo de placas TTK735, no fue quien generó el motivo determinante del accidente”*; asertos que desechó el funcionario de primer grado, al considerar que no es admisible hablar de un caso fortuito o fuerza mayor ante la existencia de una falla mecánica en el sistema de frenos, en el vehículo de servicio público.

Adviértase, que aun cuando entre los anexos de la contestación de la demanda, se allegó copia de una certificación sin fecha suscrita por el señor JUAN JOSÉ RAMIREZ ALAVA – *“propietario y representante legal del Taller Automotriz “J.*

Ramírez”, indicando, que el vehículo de placas TKK-735 “hizo uso de nuestras instalaciones para su respectivo mantenimiento preventivo y correctivo durante el transcurso del año 2020”⁴⁸, lo cierto, es que ningún soporte se anexa de los pretendidos mantenimientos y revisiones bimensuales, y sólo se tiene certeza que el vehículo es modelo 2007⁴⁹, que la última revisión técnico mecánica se realizó el 21 de febrero de 2020⁵⁰, y que el 12 de diciembre de 2020 –fecha del siniestro- se cumplió con el protocolo de alistamiento⁵¹, pero el mismo resulta insuficiente para establecer el verdadero estado de los frenos del vehículo, dado que la revisión que se realiza es simplemente “visual” y no mecánica, conforme lo expresado por el representante legal de COOTRANSTIMBIO y el señor CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO -conductor de la buseta el día del siniestro-, de donde se colige, que no hubo una verdadera revisión del estado de la manguera de frenos y del sistema de frenos.

En este orden de ideas, se colige sin ambages, que la falla en el sistema de frenos, no es un acontecimiento irresistible e imprevisible como lo asegura la empresa transportadora y la aseguradora demandada, pues no es ajeno o extraño a la actividad peligrosa desplegada por la empresa, sino que por el contrario, le es intrínseca y perfectamente previsible, por lo que la experiencia del conductor⁵², tener la documentación del vehículo al día, haber efectuado el supuesto mantenimiento preventivo bimensual, y cumplir el protocolo de alistamiento del vehículo, son medidas que responden al cumplimiento de obligaciones inherentes a la actividad transportadora [previstas en el Código Nacional de Tránsito y la Resolución No. 0000315 del 6 de febrero de 2013⁵³], y por sí solas, resultan insuficientes para desvirtuar la presunción de culpa que consagra el artículo 2356 del C. Civil. Ahora, si bien la parte apelante se empeña en hacer creer al Juzgador, que no se trata de una “escueta rotura de la manguera que transporta el líquido de frenos”, sino de “imperfecciones microscópicas” o “fallas de cizalladuras” que desde su fabricación estaban presentes en la manguera, “imperfecciones”, que conllevan una “ruptura súbita, imprevista e inusual de la manguera del sistema de frenos”, encuadrando este suceso en un caso fortuito o fuerza mayor; no puede pasarse por alto, que si

⁴⁸ Folio 143, documento 049 del expediente

⁴⁹ Conforme lo indicado en el certificado expedido por la Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal de Timbio

⁵⁰ Folio 144, documento 049 del expediente

⁵¹ Folio 146 del documento 049 del expediente

⁵² Asistencia a capacitación – documento 033 folio 12; formato de inducción en seguridad y salud en el trabajo suscrito por CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO – folio 14 del documento 033; certificados de formación del conductor en “normas de tránsito en la conducción de vehículos automotores CTT”, “plan de mejora para el alistamiento de los equipos de transporte municipal de pasajeros CTT” – folios 15 y 16.

⁵³ “Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones”, entre ellas, realizar el alistamiento diario de cada vehículo.

bien la ruptura de la manguera de frenos, en principio, constituye un hecho súbito e inesperado para cualquier conductor, como lo expresa el perito MAURICIO VEGA RENGIFO, al manifestar que “los fallos del sistema de frenos por ruptura de una manguera hidráulica son súbitos”, en todo caso, también quedó claramente establecido, en la audiencia de contradicción del dictamen rendido por el perito MAURICIO VEGA RENGIFO, que el deterioro o desgaste de la manguera de frenos no se produce de manera súbita, sino que por el contrario, la eventual maximización de una “falla de cizalladura” que inicialmente podía ser microscópica, es un proceso que lleva “días” o “semanas”, pues así lo explicó el perito, al indicar que el daño **“se pudo haber ido produciendo en un tiempo considerable en días o semanas, probablemente semanas...pero ese desperfecto de ese esqueleto..., llegó un momento en que estaba tan afectado que al accionarse el freno se reventó y la explosión de esa tubería eso fue inmediato, tuvo que haber sido en el primer accionamiento que hizo el conductor al llegar a esas curvas sucesivas..., es un accionar súbito,... por supuesto los daños que fueron generando que se diera esa situación súbita, esos daños pudieron ser anteriores y eso es lo que vemos en la acumulación como de esos alambritos enrollados que es la estructura que protege la manguera”**, y por lo tanto, **“lo primero que tuvo que haber fallado, fue esta malla, los hilitos de la malla, se tuvieron que ir rompiendo uno a uno, uno a uno”**, y una vez se rompe la malla externa, al accionarse el freno, **“se estalla, el estallido es súbito”**, entonces **“el daño en el revestimiento metálico tuvo que haberse dado en días o semanas”**, siendo un **“daño incipiente que se fue acumulando hasta generar posteriormente la ruptura de la tubería interna de caucho”**. Téngase en cuenta además, que se trata de un vehículo de servicio público, matriculado el 23 de enero de 2007 [conforme el certificado expedido por la Secretaria de Tránsito], de donde se colige, que a la fecha del accidente -12 de diciembre de 2020- el microbús de servicio público tenía más de 13 años de vetustez, lo que a juicio de esta Sala, infirma el desperfecto de fabricación que se pretende atribuir a la manguera del líquido de frenos; máxime cuando nada acreditó la parte demandada, ni el perito MAURICIO VEGA RENGIFO, en relación con el desgaste natural de dicho elemento, su vida útil, y las revisiones preventivas y correctivas realizadas al automotor, que de conformidad con la Resolución 315 de 2013, se efectúan **“llevando una ficha de mantenimiento donde consignará el registro de las intervenciones y reparaciones realizadas, indicando día, mes y año, centro especializado e ingeniero mecánico que lo realizó y el detalle de las actividades adelantadas durante la labor”**⁵⁴, y concretamente, al sistema de frenos, pues la certificación allegada con la contestación de la demanda, no refleja el cumplimiento de tales requisitos.

⁵⁴ Artículo 3°, Resolución 315 de 2013

Así, pretender el reconocimiento de un caso fortuito o fuerza mayor, bajo el carácter súbito e inesperado del imprevisto -ruptura de la manguera de frenos-, no es de recibo por esta Corporación, pues corresponde a la empresa transportadora velar por el mantenimiento preventivo y correctivo⁵⁵ de los vehículos afiliados a la misma, y el cumplimiento del “*protocolo de alistamiento*” contemplado en la Resolución No. 315 de 2013 del Ministerio de Transporte⁵⁶, a los que se refiere el señor JESÚS ANTONIO MUÑOZ LEVAZA – representante legal de COOTRANSTIMBIO, en la siguiente forma: “...*la norma exige la revisión tecno mecánica anual y también nos exige... la revisión tecno mecánica bimensual, que presumimos nosotros, que efectivamente cada dos meses deben hacerle el seguimiento a estos vehículos, le revisan los frenos, las llantas... la dirección todo eso... entonces de decirle yo... que tengo un mecánico ahí para que cada que va a salir un carro se ingrese por debajo del carro y mire las mangueras, y mire los tubos por donde gira el líquido, eso no es así, pero sí es deber y obligación del conductor de antes de prender su carro revisarle el aceite..., que ande el freno y siente que si tiene frenos... y efectivamente sale el carro de la terminal pues frenando y sale bien, ya pues que en la carretera puedan suceder otros hechos... en la terminal simplemente el jefe operativo...visualmente, mira llantas, le mira la dirección, que esté frenando...pero que lo revise un mecánico, no es así*”. De ahí, que la empresa partiendo de una mera “*presunción*” tiene por sentado que al vehículo se le han realizado los mantenimientos preventivos correspondientes, y efectuada una revisión “*visual*” del automotor antes de ser despachado por el jefe operativo de la empresa, entiende haber cumplido con sus obligaciones, pero lo cierto, es que de haberse realizado una revisión minuciosa y detallada al sistema de frenos del vehículo, se habría podido visualizar el desgaste en la manguera y evitar el siniestro, porque como lo expresó el perito MAURICIO VEGA, “*solamente en una revisión muy minuciosa, muy detallada, se hubiera podido detectar que ese esqueleto tenía un deterioro que estaba siendo importante*”, pues la inspección visual resulta insuficiente para tal verificación, ya que en palabras del perito, “*el sitio era inaccesible visualmente*”, siendo necesaria una revisión cuidadosa “*por debajo*” del sistema de frenos, porque como se indicó con anterioridad, el daño en el

⁵⁵ Artículos 2 y 3 de la Resolución No. 315 de 2013 del Ministerio de Transporte.

⁵⁶ Artículo 4. “**Protocolo de alistamiento.** Sin perjuicio del mantenimiento preventivo y correctivo realizado al vehículo, **todas las empresas de transporte terrestre de pasajeros, las empresas de transporte de carga y las empresas de transporte mixto, realizarán el alistamiento diario de cada vehículo, dentro del período comprendido entre el último despacho del día y el primero del día siguiente, donde se verificará como mínimo los siguientes aspectos:**

- Fugas del motor, tensión correas, tapas, niveles de aceite del motor, transmisión, dirección, **frenos**, nivel agua limpia parabrisas, aditivos del radiador, filtros húmedos y secos
- (...)

Parágrafo: El alistamiento lo realizará la empresa con el personal diferente de sus conductores pero con la participación del conductor del vehículo a ser despachado. **Del proceso de alistamiento y de las personas que participaron en el mismo, así como de su relación con la empresa, se dejará constancia en la planilla de viaje ocasional, planilla de despacho o extracto de contrato según el caso”.**

recubrimiento de la manguera fue un proceso de “días” o “semanas”, que bien se pudo verificar de haberse procedido con diligencia por parte de la propietaria del vehículo y la empresa transportadora.

En relación con el tema en estudio, la Honorable Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Civil, en sentencia del 29 de abril de 2005, refirió:

“...la fuerza mayor o caso fortuito, por definición legal, es “el imprevisto a que no es posible resistir” (art. 64 C.C., sub. art. 1º Ley 95 de 1890), lo que significa que el hecho constitutivo de tal debe ser, por un lado, ajeno a todo presagio, por lo menos en condiciones de normalidad, y del otro, imposible de evitar, de modo que el sujeto que lo soporta queda determinado por sus efectos.

No se trata entonces, per se, de cualquier hecho, por sorpresivo o dificultoso que resulte, sino de uno que inexorablemente reúna los mencionados rasgos legales, los cuales, por supuesto, deben ser evaluados en cada caso en particular – in concreto-, pues en estas materias conviene proceder con relativo y cierto empirismo, de modo que la imprevisibilidad e irresistibilidad, in casu, ulteriormente se juzguen con miramiento en las circunstancias específicas en que se presentó el hecho a calificar, no así necesariamente a partir de un frío catálogo de eventos que, ex ante, pudiera ser elaborado en abstracto por el legislador o por los jueces, en orden a precisar qué hechos, irrefragablemente, pueden ser considerados como constitutivos de fuerza mayor o caso fortuito y cuáles no.

Justamente sobre este particular, bien ha precisado la Sala en jurisprudencia uniforme, que “la fuerza mayor no es una cuestión de clasificación mecánica de acontecimientos” (sent. 145 de 7 de octubre de 1993); por eso, entonces, “la calificación de un hecho como fuerza mayor o caso fortuito, debe efectuarse en cada situación específica, ponderando las circunstancias (de tiempo, modo y lugar) que rodearon el acontecimiento –acompañadas con las del propio agente-” (Sent. 078 de 23 de junio de 2000), sin que un hecho pueda “calificarse fatalmente, por sí mismo y por fuerza de su naturaleza específica, como constitutivo de fuerza mayor o caso fortuito” (cas. civ. de 20 de noviembre de 1989; cfme: sent. 087 de 9 de octubre de 1998).

(...)Sobre este último aspecto, conviene acotar –y de paso reiterar- que **un hecho sólo puede ser calificado como fuerza mayor o caso fortuito, es lo ordinario, si tiene su origen en una actividad exógena a la que despliega el agente a quien se imputa un daño, por lo que no puede considerarse como tal, en forma apodíctica, el acontecimiento que tiene su manantial en la conducta que aquel ejecuta o de la que es responsable. Por eso, entonces, si una persona desarrolla en forma empresarial y profesional una actividad calificable como “peligrosa”, de la cual, además, deriva provecho económico, por ejemplo la sistemática conducción de automotores de servicio público, no puede, por regla general y salvo casos muy particulares, invocar las fallas mecánicas, por súbitas que en efecto sean, como constitutivas de fuerza mayor, en orden a edificar una causa extraña y, por esa vía, excusar su responsabilidad.”** (Resalta la Sala)

(...)...ha precisado la Sala que “en sana lógica se impone concluir, siguiendo este criterio, que las fallas en el mecanismo u operación de ciertas cosas o actividades peligrosas, de cuyo buen funcionamiento y ejecución exenta de peligros es garante el empresario frente a potenciales víctimas..., por faltarles el requisito de exterioridad”, no pueden, en general, estructurar “en la modalidad de caso fortuito o de fuerza mayor, una causa exoneratoria capaz de contrarrestar la presunción de culpa que consagra el Art. 2356 del C. Civil” (Se subraya; Sent. No. 104 de 26 de noviembre de 1999, reiterada en sentencia No. 064 de 16 de junio de 2003).

Puestas de este modo las cosas, es claro que no le asiste la razón a los recurrentes, pues la falla en el sistema de frenos que presentó la buseta de placas

SY-2750, “presumiblemente por el rompimiento de la manguera que conduce el líquido de frenos” –hecho este reconocido por el Tribunal (se subraya; fls. 47 y 48, cdno. 5)-, no es, en este específico caso y por no haberse paladinamente acreditado, un acontecimiento ajeno –o extraño- a la actividad peligrosa desplegada por la parte demandada, sino que, por el contrario, le es intrínseca y, de suyo propia, rectamente entendida, amén de que **el conductor, el administrador y el propietario del vehículo podían cabalmente prever que en la ejecución de aquella, era probable que se presentara una anomalía de esas características...**⁵⁷

Finalmente, el conductor del vehículo siniestrado confesó que el velocímetro del microbús de placas TKK-735 no funcionaba, y al preguntársele por qué en la investigación disciplinaria manifestó que iba a unos 60 Km/h y en su interrogatorio habla de 40 Km/h, respondió: “estoy calculando la velocidad, porque pues el carro... la velocidad el este no funcionaba...el velocímetro...estaba...desconectado”, e increpado por el funcionario, si estaba permitido por la empresa transitar sin dicho instrumento, respondió: “por un velocímetro, no veo cómo van a parar un carro...uno va controlando la velocidad de todas maneras”; velocidad que al parecer, también sobrepasó el conductor de manera negligente e irresponsable, al expresar: “...yo **bajaba**⁵⁸**en cuarta, cuando el carro quedó sin frenos yo intenté meterle la tercera,** para ir mermando más, pero lastimosamente ya no quiso entrar el cambio, el carro se neutralizó, le coloqué el freno de mano, pero lastimosamente el cardán se salió, quedó fue suelto el carro, quedó con la dirección no más...intenté fue como bajar el carro a un plan, ya estaba cerca, pero lastimosamente en la curva...el carro se ladeo”. También en el “análisis reconstructivo” presentado por JOSUE HERMES SAMACA, se alude a un exceso de velocidad del conductor del microbús, siendo preciso aclarar en este preciso punto, que el perito tuvo por sentado que el automotor no presentó una falla mecánica, porque según explicó, no se le aportó ningún “estudio mecánico donde se determinara el real estado de funcionamiento del automotor”, o que indicara que el “vehículo presentara fallas, ruptura en sus mangueras o algún otro indicio de una

⁵⁷ CSJ SC, 29 abr. 2005, Ref: No. 0829-92, M.P. Dr. Carlos Ignacio Jaramillo. **Criterio que mantiene** la CSJ SC17723-2016, 7 dic. 2016 Rad. No. 05001-3103-011-2006-00123-02, al expresar: “al examinar la acusación por violación directa de la ley sustancial, se advierte la inexistencia del error jurídico planteado, porque el tribunal al aceptar las inferencias del juez de primer grado, en cuanto al reconocimiento de las reparaciones o mantenimiento realizado al autobús días antes del accidente, y **la falla en el sistema de frenos que lo afectó, sostuvo que tal desperfecto no configuraba una causa extraña**, toda vez que la empresa transportadora «en su condición de guardián de la actividad peligrosa, fungía como garante del buen estado de funcionamiento del vehículo, lo que hizo nugatorio catalogar el hecho de imprevisible e irresistible», no habiéndose probado «un factor foráneo que haya incidido decisivamente en el accidente, ni que algún hecho externo hubiera generado la falla del sistema averiado», por lo que estimó mantenía vigor la presunción de culpa.

No obstante reclamar la recurrente una posición jurídica consecuente con la circunstancia de haberse reconocido el hecho del mantenimiento y de la reparación del automotor días antes de realizar el recorrido durante el cual se produjo el accidente, para con base en ello interpretar la «irresistibilidad» derivada de la falla mecánica presentada en el sistema de frenos, con apoyo en criterios doctrinales foráneos, conforme a los cuales «la irresistibilidad del evento es, por sí sola, constitutiva de fuerza mayor, cuando su previsión no podría permitir el impedimento de los efectos, siempre y cuando el deudor haya tomado todas las medidas requeridas para la realización del evento»; es un aspecto al cual el tribunal le dio respuesta argumentando la ausencia de demostración de hechos externos con incidencia decisiva en la falla mecánica que presentó el automotor; luego entonces, no se presenta un dislate jurídico, sino una lectura distinta realizada por la recurrente, con la cual pretende variar la doctrina jurisprudencial de la Corte Suprema,...”.

⁵⁸ En la diligencia de descargos rendida el 12 de enero de 2021, señala igualmente, que iba “bajando”.

falla...o impedimento para frenar...". Contrariamente, el análisis presentado por MAURICIO VEGA RENFIGO, conforme lo expresado por el mismo, *"no estaba enfocado a la velocidad,...este es un estudio privado, que se rige de acuerdo a lo que le interesa al cliente en particular, ...en este caso, se planteó realizar un estudio sobre el estado y características de lo que le sucedió a una manguera que había tenido un desperfecto"*, siendo dicho elemento el objeto de estudio. De ahí, los diferentes enfoques de los dictámenes periciales.

Sin más consideraciones, el análisis conjunto de los medios suasorios, pone en evidencia que el deterioro de la manguera hidráulica, se verificó de manera gradual o progresiva, y pudo haberse detectado con una revisión minuciosa al sistema de frenos, lo que indica, que el automotor no estaba en condiciones óptimas para transitar; sumado el daño en el velocímetro, que si bien *"no es un elemento del que dependa el funcionamiento"* del vehículo, si es un dispositivo que permite medir la velocidad a la que se desplaza el automotor, y por lo tanto, no deja de extrañar a la Corporación, cómo el conductor y el jefe operativo de la empresa, le restan importancia al mismo, siendo ésta una razón más para pensar, que el vehículo no estaba en óptimas condiciones para cumplir la ruta de transporte de pasajeros hacia el Bordo; máxime cuando el representante legal de COOTRANSTIMBIO señaló, que todos los carros deben salir *"funcionando el velocímetro... la exigencia es que debe salir el vehículo funcionando su velocímetro..."*, pues de lo contrario, los pasajeros *"deben ser cambiados a otro vehículo"*.

Así las cosas, no estando acreditada la existencia de una fuerza mayor o caso fortuito, en la producción del accidente de tránsito, bien hizo el funcionario de primer grado, en desestimar la excepción en estudio.

4.3. Perjuicios morales

Reclaman los demandantes por concepto de perjuicios morales el pago de la suma equivalente a 200 SMLMV para CARMELA IJAJÍ y PATROCINIO RUANO [padres de CARLOS OLVEIN], y 100 SMLMV para cada uno de sus hermanos -GUIDO ARLEY, LIDA NANCI y YAMILE RUANO IJAJÍ, y EVELIO RUANO RODRIGUEZ-. Por su parte, el funcionario de primer grado, en la sentencia condenó solidariamente a MIRIAM CECILIA SOLARTE, CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO y a la empresa COOTRANSTIMBIO, a pagar por concepto de perjuicios morales a favor de CARMEN –sic- [madre] y PATROCINIO [padre], la suma de \$70.000.000 m/cte, para cada uno, y para cada uno de los hermanos de la víctima, la suma de \$60.000.000 m/cte; determinación que cuestiona en sede de apelación LA EQUIDAD SEGUROS

GENERALES O.C., argumentando, que tales valores no se avienen a los lineamientos jurisprudenciales establecidos por la Corte Suprema de Justicia, que fija un monto máximo de \$60.000.000 para los padres, esposa e hijos del fallecido, por lo que se equivoca el despacho al considerar que los demandantes tienen derecho al reconocimiento de una indemnización de perjuicios sin estar acreditada su causación y cuantía.

Respecto del perjuicio moral, la *“Corte tiene dicho que hace parte de la esfera íntima o fuero psicológico del sujeto damnificado, toda vez que sólo quien padece el dolor interior conoce la intensidad de su sufrimiento, por lo que éste no puede ser comunicado en su verdadera dimensión a nadie más. De ahí que el perjuicio moral no es susceptible de demostración a través de pruebas científicas, técnicas o directas, porque su esencia originaria y puramente espiritual impide su constatación mediante el saber instrumental”*⁵⁹, siendo el Juez quien debe estimar la compensación o satisfacción del mismo bajo un criterio de razonabilidad, atendiendo las circunstancias de tiempo, modo y lugar de ocurrencia del daño, su gravedad, y la intensidad del dolor sufrido, entre otros aspectos, bajo el denominado *arbitrium judicis*, y teniendo en cuenta en todo caso, que *“la indemnización no constituye fuente de enriquecimiento”*.

De igual forma, en sentencia del 19 de diciembre de 2018, la Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Civil precisó, que *“Siendo por tanto el parentesco y más concretamente el primer círculo familiar (esposos o compañeros permanentes, padres e hijos), uno de los fuertes hechos indicadores que ha tomado en consideración la jurisprudencia para derivar de allí la inferencia o presunción de que, en razón de los afectos que en ese entorno se generan, la muerte, la invalidez o los padecimientos corporales de unos integrantes hiere los sentimientos de los otros por esa cohesión y urdimbre de que se habla -surgiendo así por deducción la demostración de la existencia y la intensidad del daño moral-, ha de presentarse cabalmente una prueba de esos lazos...”*⁶⁰.

Con el propósito de acreditar los perjuicios sufridos por los demandantes con el deceso del señor CARLOS OLVEIN RUANO IJAJÍ, se citó a declarar a instancia de la parte actora al señor JOHAN SEBASTIÁN ERAZO RUANO [primo de CARLOS OLVEIN], quien informa que *“como padres es bien difícil, uno no puede como mirar los sentimientos internos pero uno sí veía reflejada esa tristeza, como ese cambio en el semblante, más que todo para la madre... vi el cambio en ellos, después de la muerte de mi primo, como que no se notaban con la misma esencia, o sea como con esa misma*

⁵⁹ CSJ SC13925-2016, 30 sep. 2016, rad. 2005-00174-01

⁶⁰ CSJ SC5686-2018, 19 dic. 2018, Rad. No. 05736 31 89 001 2004 00042 01

alegría... el papá de mi primo es una persona muy alegre, después de eso ya como que no era lo mismo, él trataba como de conservar esa alegría, pero ya uno no lo miraba igual...mi primo...estaba viviendo independiente,...empezó a hacer sus ahorros,...él primero empezó a trabajar en el campo, y después ya pasó a vivir en el pueblo, donde trabajó...dejando buenos recuerdos”, y siendo una persona “muy noble” nunca vio un conflicto con sus hermanos, “ellos se la llevaban muy bien, pues él también como hombre tenía responsabilidad en la casa, en la familia de él, porque pues el papá ya es una persona de bastante edad, entonces él sentía esa responsabilidad, de ser el hombre de la casa... la mamá también pues lo quería mucho y el papá igual, y él ayudaba mucho también a la hermana... que tiene un poco de discapacidad, él siempre pendiente de eso,... el otro hermano... y otra hermana que tiene ellos si ya tenían su hogar a parte...”, siempre la familia se relacionó “muy bien”, “yo ví los cambios en los padres, el hermano GUIDO, yo pude presenciar mucho que se afectó...era el hermano menor de él, sí vi mucho el cambio en ellos, el cambio como le digo en el semblante, en la actitud de ellos...”.

Por su parte, el señor PATROCINIO RUANO SAMBONI manifestó en interrogatorio de parte, que *“nos afectó por la sencilla razón que él era el único que veía por nuestras necesidades, él nos apoyaba en todo lo que más podía, por eso es que extrañamos tanto, tanto, la ausencia de nuestro hijo...”*, la señora CARMELA IJAJÍ , refiere que cuando su hijo falleció *“mal nos sentimos ahí, moralmente, físicamente, enferma, de todo, me dio presión alta y así dolor de cabeza...”*, y GUIDO ARLEY RUANO, informó que *“eso fue muy duro, o sea, a la que más duro le dio fue a mi mamá, mi mamá pues casi se nos muere, ella sufre de la presión... fue algo durísimo para todos nosotros... eso es algo muy muy duro...”*. También, la señora LIDA NANCI RUANO, manifestó, que *“hasta ahora no puedo comprender por qué pasó eso,... emocionalmente, físicamente... no he estado bien hasta ahora”*; la señora YAMILE RUANO, refirió, *“para mí eso es muy duro, hasta ahora no lo he superado, y mi mamá también sufre mucho por la pérdida de mi hermano...”*, y EVELIO RUANO, informó, que en lo *“emocional, económico... nos afectó mucho porque él incluso nos ayudaba a nuestros hermanos, a los mayores... una pérdida de un ser querido pues, digamos incomparable, fatal”*.

En este orden, estima la Sala, se encuentra acreditado el primer círculo familiar de la víctima directa del accidente de tránsito ocurrido el 12 de diciembre de 2020, habiéndose demostrado de manera inequívoca el parentesco⁶¹, y el perjuicio moral sufrido por los demandantes, como padres y hermanos de CARLOS OLVEIN, y es que *“las reglas de la experiencia (...) indican que ese dolor interno es mucho mayor cuando ese fallecimiento es intempestivo o imprevisto, que cuando es producto de una larga y penosa enfermedad”*, y también, *“debe tenerse en cuenta la intensidad de las relaciones familiares, pues es distinto valorar unas relaciones familiares distantes*

⁶¹ Registros civiles de nacimiento de los demandantes visibles en documento 023

de unos vínculos parentales fuertes”, vínculos que en caso concreto, fueron acreditados con la declaración rendida por JOHAN SEBASTIAN, quien dice nunca haber visto un conflicto entre los hermanos, y da cuenta de la cohesión familiar; razón por la que estima la Sala, es procedente la reparación del daño causado.

Ahora bien, en cuanto al monto de los perjuicios morales, que alega la aseguradora apelante, no se avienen a los lineamientos jurisprudenciales establecidos por la Corte Suprema de Justicia; hay que decir, que conforme lo indicado por la jurisprudencia del máximo órgano de la Jurisdicción Ordinaria, *“La Corte de cuando en cuando ha establecido unos parámetros para fijar la cuantía del daño moral y señalado los topes máximos. Sirven de guía en la valuación acometida por los jueces de las instancias, dentro de las cuales es admisible que ejerzan su prudente arbitrio”*⁶²⁶³, y es así, como se han tasado los perjuicios morales por muerte en accidente de tránsito, en un máximo de \$60.000.000, *verbi gratia*, en la sentencia SC665-2019⁶⁴ del 7 de marzo de 2019, que señaló: *“Atendiendo las pautas jurisprudenciales establecidas por esta Corporación”*⁶⁵, *de cara a las trágicas e inesperadas circunstancias en que aconteció la muerte del señor Ramírez Zuluaga, se fija en la suma de sesenta millones de pesos (\$60.000.000) el monto de los perjuicios morales que deberán ser resarcidos a la demandante en su calidad de cónyuge de la víctima”*; criterio que reiteró en la sentencia SC780-2020, al expresar: *“...teniendo en cuenta que por muerte de un ser querido se han reconocido hasta \$60’000.000”*.

Adviértase, que aunque la línea jurisprudencial trazada en relación con el quantum del perjuicio moral ha sido fluctuante, y la tasación se realiza conforme al *arbitrium iudicis*⁶⁶, atendiendo los topes máximos señalados por la jurisprudencia como *“guía de valuación”*, en reciente proveído la Honorable Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Civil, propugnó por el acatamiento a los criterios orientadores de la jurisprudencia, al expresar: *“Precisamente, una de esas pautas es el señalamiento de techos o límites máximos indemnizatorios referentes al perjuicio moral, de modo*

⁶² CSJ SC de 28 de febrero de 1990, G.J. No. 2439, p. 79; 20 de enero de 2009, exp. 993 00215 01; 13 de mayo de 2008, reiterada en pronunciamiento de 9 de diciembre de 2013, exp. 2002-00099; 17 de noviembre de 2011, exp. 1999-533; 9 de julio de 2012, exp. 2002-00101-01; SC13925-2016, exp.2005-00174-01; SC5686 de

⁶³ CSJ SC4703-2021, 22 oct. 2021, Rad. No. 11001-31-03-037-2001-01048-01 M.P. Dr. Luis Armando Tolosa Villabona

⁶⁴ CSJ SC665-2019, 7 mar. 2019, Rad. No. 05001 31 03 016 2009-00005-01, M.P. Dr. Octavio Augusto Tejeiro Duque

⁶⁵ Cfr. SC15996- 2016 y SC13925-2016.

⁶⁶ CSJ AC4518-2022, 5 oct. 2022, Radicación n° 11001-02-03-000-2022-01480-00, refirió: *“...resulta pertinente recordar que en lo que hace a la ponderación de los daños morales y a la vida de relación pedidos, ésta se encuentra deferida “al arbitrium iudicis, es decir, al recto criterio del fallador, sistema que por consecuencia viene a ser el adecuado para su tasación”*⁶⁶, en cuanto *“se trata de agravios que recaen sobre intereses, bienes o derechos que por su naturaleza extrapatrimonial o inmaterial resultan insalvables e inconmensurables”*.

que a los jueces de instancia no les está autorizado desconocerlos. En consecuencia, se les impone el acatamiento de los montos fijados por la Sala, en la medida que aquella estimación tiene efectos normativos en los casos ulteriores donde deban proveer sobre la compensación del comentado daño, y es bajo el marco de los aludidos topes, que se considera admisible el ejercicio del prudente arbitrio judicial.^{67...}⁶⁸.

De otro lado, sea del caso precisar, que aunque la parte actora aduce que en la sentencia SC5686-2018, se reajustó el valor de los perjuicios morales en la suma de \$72'000.000 m/cte, tal precedente no guarda simetría con el presente asunto, pues en aquélla oportunidad, la tasación obedeció a las particulares circunstancias de dicho caso, exaltándose en el mencionado proveído “que frente a la indecible atrocidad de los eventos narrados y probados en este proceso ameritan—para este caso particular— una suma mayor a la que entonces tenía dispuesta (\$60,000,000.00)...”, y tampoco puede pasarse por alto, que en proveídos posteriores [v/gr. la sentencia SC665-2019] se ha reconocido como límite máximo la suma de \$60'000.000 m/cte, a la que se estará la Corporación en esta oportunidad.

Sin más consideraciones, dada la necesidad de “observar los valores prefijados por la Corporación como límites resarcitorios”⁶⁹, se hace necesario ajustar los valores reconocidos por el funcionario de primer grado, a los máximos establecidos en la jurisprudencia, teniendo en cuenta el deceso temprano de CARLOS OLVEIN – persona de 26 años-, las circunstancias en que se verificó el fatal accidente, y la afección psicológica que causó en sus padres y hermanos, quienes de manera intempestiva se vieron privados de la compañía de su familiar; razón por la que se procederá a modificar lo dispuesto en el numeral cuarto (4°) literales a) y b) de la resolutive de la sentencia opugnada, en relación con los “perjuicios del orden inmaterial, en la modalidad de daño mora”, para en su lugar, reconocer por concepto de perjuicios morales, en favor de PATROCINIO RUANO SAMBONI y CARMELA IJAJÍ GONZÁLEZ, la suma de \$60.000.000 m/cte, para cada uno de ellos, y respecto de GUIDO ARLEY, LIDA NANCI y YAMILE RUANO IJAJI, y EVELIO RUANO RODRÍGUEZ, se reconocerá la suma de \$25'000.000 m/cte, para cada uno de ellos, dada la angustia, dolor y desasosiego que genera en los padres y hermanos⁷⁰ la muerte de su familiar.

⁶⁷ CSJ SC064, 28 feb. 1990, G.J. No. 2439, p. 89; CSJ SC035, 13 may. 2008, rad. 1997-09327-01; CSJ SC 20 ene. 2009, rad. 1993-00215-01; CSJ SC 17 nov. 2011, rad. 1999-00533-01; CSJ SC 9 dic. 2013, rad. 2002-00099; CSJ SC13925-2016, 30 sep., rad. 2005-00174-01; SC5686-2018, 19 dic., rad. 2004-00042-01.

⁶⁸ CSC SC3728-2021, 26 ago. 2021, Rad. No. 68001-31-03-007-2005-00175-01, M.P. Dra. Hilda González Neira.

⁶⁹ Ídem.

⁷⁰ CSJ SC5885-2016, 6 may. 2016, Rad. No. 54001-31-03-004-2004-00032-01, precisó: “Ese sufrimiento y dolor se presume también lo padecen los padres y hermanas por tratarse de una familia con fuertes lazos

5. Decisión:

Sin más consideraciones, acreditados los elementos estructurales de la responsabilidad civil extracontractual, que reclama la parte actora, los demandados están llamados a responder por los perjuicios ocasionados a los demandantes, con el accidente de tránsito ocurrido el 12 de diciembre de 2020, en el que perdió la vida el señor CARLOS OLVEIN RUANO IJAJÍ, siendo preciso ajustar la tasación de perjuicios morales realizada por el funcionario de primer grado, a los límites máximos fijados por la Sala de Casación Civil de la Honorable Corte Suprema de Justicia. En este orden, se procederá a modificar lo dispuesto en el numeral cuarto (4°) literales a) y b) de la parte resolutive de la sentencia opugnada, en relación con los *“perjuicios del orden inmaterial, en la modalidad de daño moral”*.

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 apelante – COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO – “COOTRANSTIMBIO”, en la suma equivalente a dos (02) salarios mínimos legales mensuales vigentes. No así, a la demandada LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., ante la prosperidad parcial 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: Modificar lo dispuesto en el numeral cuarto (4°) literales a) y b) de la parte resolutive de la sentencia apelada, de fecha 10 de junio de 2022, el que quedará así:

afectivos,...amén de que esta presunción no fue desvirtuada”. Siguiendo la misma línea de pensamiento, ver la sentencia SC5686-2018, 19 dic. 2018, Radicación n.º 05736 31 89 001 2004 00042 01, y la sentencia SC4703-2021, 22 oct. 2021, Rad. No. 11001-31-03-037-2001-01048-01 M.P. Dr. Luis Armando Tolosa Villabona, ésta última, refirió: *“Al juez, por tanto, le corresponde fijar el perjuicio extrapatrimonial, pero las bases de su razonamiento no deben ser arbitrarias. Se trata, sostuvo la Sala, «de una deducción cuya fuerza demostrativa entronca con clarísimas reglas o máximas de la experiencia de carácter antropológico y sociológico, reglas que permiten dar por sentado el afecto que los seres humanos, cualquiera sea su raza y condición social, experimentan por su padres, hijos, hermanos o cónyuge»*.

“Cuarto: CONDENAR a los demandados MYRIAM CECILIA SOLARTE DE GUERRERO, CRISTIAN ENRIQUE MELLIZO PÉREZ y la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBÍO – “COOTRANSTIMBÍO”, a pagar a los demandantes, por la muerte de su hijo y hermano CARLOS OLVEIN RUANO IJAJI, por concepto de perjuicios morales, las siguientes sumas:

a) A favor de PATROCINIO RUANO SAMBONI y CARMELA IJAJI GONZÁLEZ, la suma de \$ 60.000.000 m/cte, para cada uno de ellos, y

b) A favor de GUIDO ARLEY RUANO IJAJI, LIDA NANCI RUANO IJAJI, YAMILE RUANO IJAJI, y EVELIO RUANO RODRÍGUEZ, la suma de \$25.000.000 m/cte, para cada uno de ellos”.

SEGUNDO: Confirmar en los demás aspectos la sentencia apelada.

TERCERO: Se condena en costas a la COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE TIMBIO – “COOTRANSTIMBIO”, y no se impondrá condena en costas a LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., ante la prosperidad parcial del recurso de apelación.

CUARTO: Señalar como agencias en derecho la suma equivalente a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que será incluida en la liquidación de costas, a cargo de COOTRANSTIMBIO. 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 origen⁷¹, previas las anotaciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase,



DORIS YOLANDA RODRÍGUEZ CHACÓN
Magistrada



MANUEL ANTONIO BURBANO GOYES
Magistrado

⁷¹ Teniendo en cuenta que el trámite del recurso se surtió con base en las actuaciones digitales que integran el expediente.



JAIME LEONARDO CHAPARRO PERALTA
Magistrado