

REPÚBLICA DE COLOMBIA



**RAMA JUDICIAL
TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE CALI
SALA CIVIL**

Magistrado Ponente: CARLOS ALBERTO ROMERO SÁNCHEZ

Santiago de Cali, veintidós de noviembre de dos mil veintidós.
Proyecto discutido y aprobado en Sala Civil de Decisión, según acta No. 111 de la fecha.

Proceso:	Verbal
Demandante:	Wilbur Escalante y otros.
Demandados:	Cooperativa Integral de transportadores de Nariño y otros.
Radicación:	76001-31-03-013-2020-00168-01
Asunto:	Apelación de Sentencia.

Sustentado el recurso de apelación interpuesto por la demandante, y vencido el respectivo término de traslado, procede el Tribunal, en atención a lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 2213 de 2022, a dictar sentencia escrita a fin de resolver la alzada formulada contra la sentencia proferida por el Juzgado Trece Civil del Circuito de Cali, dentro del proceso de la referencia.

ANTECEDENTES

1. LA DEMANDA. En lo que interesa a esta instancia, se puede sintetizar en que Wilbur Escalante Ceballos, Esmeralda Perea Vergara y Junior Alfonso Escalante Perea, en su condición de padres y hermano de Wilbor Escalante Perea (q.e.p.d.), pidieron de la jurisdicción declaración de responsabilidad civil extracontractual, en contra de Cootranar Ltda y Zurich Colombia Seguros S.A., con la

consecuente indemnización de perjuicios, ocasionados con el accidente de tránsito ocurrido en la calle 25 con carrera 50 de esta ciudad, el día 11 de diciembre de 2017, entre el vehículo clase bus de servicio público de placas WLR 448, afiliado a Cootranar Ltda, conducido por Jorge Andrés España Tapias y la motocicleta de placas HSE 27D conducida por Wilbor Escalante Perea (q.e.p.d.), en donde este perdiera la vida.

Relataron los demandantes que al lugar del accidente se hicieron presentes los agentes de tránsito con placas 247 y 414, quienes efectuaron informe No A000703649 que, a su juicio, no se ajusta a lo establecido por el artículo 149 de la Ley 769 de 2002, en tanto indicaron “sin daños”, sin tener en cuenta que el occiso presentó politraumatismos, lo que significa que aparentemente el bus lo aplastó. Tampoco se tuvieron en cuenta los daños que recibió la motocicleta, y se indicó que la hipótesis del hecho se anexaba en el informe ejecutivo.

Agregó que la Fiscalía 15 Seccional de Cali inició investigación por homicidio culposo, y con base en informe de Policía Judicial, que tampoco se ajusta a las exigencias del artículo 249 de la Ley 769 de 2002, determinó la existencia de culpa exclusiva de la víctima en los hechos investigados.

El occiso se encontraba realizando su práctica universitaria de trabajador social.

2. LAS OPOSICIONES. La Cooperativa Integral de Transportadores de Nariño Cootranar Ltda, a más de llamar en garantía a Zurich Colombia Seguros S.A. (aseguradora) y a Fredy Marino García Viveros y Marco Fidel García Viveros (propietarios del bus de placas WLR 448), contestó la demanda en oposición de sus pretensiones, bajo la consideración de que el conductor del vehículo

bus de placas WLR 448 afiliado a esa empresa, no tiene ninguna responsabilidad en la ocurrencia del accidente de tránsito referido.

Propuso las excepciones de: i) “culpa exclusiva de la víctima”, señala al efecto que a las 8:15 pm del 11 de septiembre de 2017 el bus inició recorrido desde el Terminal de Transporte de esta ciudad con destino a la ciudad de Ipiales, y a la altura de la calle 25 con carrera 50 sentido norte-sur, el conductor Jorge Andrés España detuvo el vehículo ante el llamado de los pasajeros, quienes le manifestaron que un motociclista que trataba de adelantarlo por el lado derecho perdió el control y sufrió un accidente.

Acto seguido se verifica que metros atrás estaba el motociclista sin vida, tirado en la calzada junto a la motocicleta. El señor España corroboró su ausencia de responsabilidad de la información recibida de parte de un conductor de un vehículo particular que observó lo acontecido, como también de los pasajeros del bus, entre ellos el patrullero de la Policía Nacional Juan Manuel Ríos Cruz.

Según las pruebas recogidas en el lugar (fotografías y videos), el hecho se presentó en una calzada con reducción de vía para volverse peatonal, con señalización horizontal, y al finalizar la calzada y comenzar el andén o vía peatonal existe una zona de acumulación de material suelto de arenilla, piedra pequeña y tierra, por donde el motociclista pretendió adelantar al bus, perdiendo el control, generando volcamiento y dejando huella de arrastre que inicia sobre el andén y continúa hacia la calzada, para finalizar en el sitio donde quedó su cuerpo y la motocicleta.

Refiere la presencia en el lugar de los agentes de tránsito Germán Heredia y Mario Victoria quienes levantaron el IPAT No. A000703649 en donde se hizo levantamiento topográfico y se anexa la hipótesis del hecho. En la descripción del lugar de la diligencia, la

autoridad que hizo inspección técnica al cadáver consignó en su informe la ubicación de motocicleta “en volcamiento lateral izquierdo en su posición final...se observa en la vía una huella metálica de arrastre segmentada en el sardinel que corresponde a la motocicleta marcada como evidencia #1”.

En la investigación de campo FPJ-11, informe ejecutivo FPJ-3 se anotó: “teniendo en cuenta lo anterior mencionado se da como causa probable o hipótesis del hecho el numeral 157: falta de precaución al conducir un vehículo en la vía pública y adelantar por la derecha para el conductor de la motocicleta de placas HSE27D (Vehículo No 01). En la inspección a los vehículos según formato FPJ-22, no se encontró daños visibles al vehículo bus, mientras que en la motocicleta se observó daños en la barra de protección, calapié, tapas y dirección.

La Fiscalía 15 Seccional de Cali, el 24 de mayo de 2019, expidió orden de archivo de la investigación por la causal “culpa exclusiva de la víctima” en aplicación del artículo 79 de la Ley 906 de 2004, al encontrar que el occiso “por imprudencia e impericia en el manejo de automotores, ya que no tuvo la precaución debida al conducir un vehículo en la vía pública, además de esto la víctima se adelantó por la derecha; incurre así el hoy occiso en la violación al Código Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, artículo 55”.

El material probatorio recogido por la Policía Judicial, los conductores y el peritaje que se anexa, la responsabilidad del accidente recae únicamente en el motociclista, quien causó su propia muerte debido a su conducta temeraria, imprudente y violatoria de las normas de tránsito.

ii) “Ejercicio de actividad peligrosa por parte del conductor del vehículo motocicleta de placas HSE27D”, porque el señor Escalante

Perea expuso su humanidad al conducir de manera imprudente con violación de las normas de tránsito.

iii) “Inexistencia de perjuicios materiales”, porque el señor Escalante no hacía parte de la fuerza laboral formal y dependía económicamente de sus padres.

iv) “Prescripción de la acción”, que junto con la “innominada”, se plantearon sin sustento fáctico.

Zurich Seguros Colombia S.A., contestó la demanda con oposición de sus pretensiones indemnizatorias, y planteó las excepciones de “Culpa o hecho exclusivo de Wilbor Escalante”, “Ausencia de prueba de nexos causal”, “Causa extraña: fuerza mayor o caso fortuito”, “Excesiva cuantificación de perjuicios inmateriales”, “Ausencia en el cumplimiento de la carga probatoria de cada uno de los elementos de la responsabilidad”, “Limitación de valor asegurado en la póliza civil transporte de pasajeros No 000706536538”, “Ausencia de cobertura de perjuicios inmateriales o extrapatrimoniales en la póliza No 000706536538”, “Limitación de cobertura de costas o gastos de proceso por parte de QBE Seguros hoy ZLS Aseguradora de Colombia S.A.”. Frente al llamamiento en garantía pidió circunscribirse a los términos, condiciones y exclusiones de las pólizas No 000706536538, 000706536539, y la póliza responsabilidad civil excesos pasajeros No 00706536988.

Los señores Marco Fidel García Viveros y Fredy Marino García Viveros, adujeron en su defensa la excepción de “Ausencia de participación del vehículo bus de placas WLR 448 en el accidente de tránsito”, con base en la Inspección a vehículos FPJ-22, el informe de Investigador de Campo FPJ11 y la Revisión y Diagnóstico Técnico practicado por el Centro de Diagnóstico Automotor del Valle Ltda, que dan fe que la motocicleta sufrió daños en su parte izquierda, propios

del arrastre y volcamiento sufrido durante el siniestro, al paso que en la descripción del bus se anota “sin daños” y en el informe ejecutivo FPJ-3 en su aparte 9 de “Diligencias adelantadas”, se consignó “se realiza la inspección a los vehículos involucrados en el hecho y se fotografían los daños presentados en estos: se cotejan y se fijan fotográficamente ya que tienen punto de impacto entre los mismos”.

Agregan que en la inspección realizada al bus no se encontró vestigio o resto biológico, residuo, abolladura, fragmento, rotura o parte perteneciente al señor Wilbor Escalante o a la motocicleta que conducía y este se encontraba intacto, razón por la que estiman que la motocicleta y la víctima “no sufrieron ningún tipo de contacto con el vehículo bus, al no presentar rastros de haber sido arrollados o aplastados por el rodante”.

Destacan que la motocicleta solo tiene daños en su parte izquierda fruto del arrastre y la calzada del lugar y su volcamiento, sin presentar afectación en su estructura, aplastamientos, destrucción, pérdida de partes o transferencia de residuos o pintura perteneciente al bus, evidencias que demuestran que esta jamás paso por debajo del bus. En cuanto al cuerpo del occiso no se encontraron huellas patrón dejadas por las llantas del rodante, tampoco fue desmembrado o sufrió estallido o lesiones que llevan a pensar que fue sometido a aplastamiento o lanzado por un vehículo de 17 toneladas de peso.

Finalmente, con igual soporte fáctico planteado por Cootranar Ltda, formulan la excepción de “Culpa exclusiva de la víctima”.

3. LA SENTENCIA RECURRIDA. El juez *a quo* luego de encontrar legitimados a los integrantes del extremo demandante, así como del pasivo, declaró “probadas las excepciones formuladas por la parte demandada”, sin hacer señalamiento concreto, y negó las pretensiones de la demandante. Para llegar a tal conclusión dijo

descartar de entrada todo lo actuado en el proceso penal seguido contra el conductor del bus Jorge Andrés España Tapia, en cuanto allí se declaró, a su juicio, de manera errónea la culpa exclusiva de la víctima.

Al auscultar el tríptico generador de responsabilidad civil, esto es, la prueba del hecho, el daño y el nexo de causalidad entre estos, como presupuesto previo a la indagación de la eximente de la causa extraña, del informe de Policía Judicial no encontró prueba de la existencia de un hecho que sea imputado al señor España, pues de la inspección al vehículo que conducía (bus), no se demuestra que hubiere existido algún contacto o maniobra imprudente que haya dado lugar al accidente de tránsito. En el lugar no se advierten vestigios de una colisión y del informe de tránsito se llega a la conclusión, antes que, de la culpa exclusiva de la víctima, de la inexistencia del hecho por parte del allí imputado, y por ese camino necesariamente se habría de eximir de responsabilidad a los demandados.

Tal circunstancia, a juicio del a quo pretendió ser subsanada con el dictamen pericial del físico Mauricio Vega Rengifo, empero no resultó creíble el hecho de que por una fotografía pueda determinarse si los líquidos corresponden o no al agua u otra sustancia, como tampoco lo es el contacto de la parte trasera de la moto con la parte frontal del bus, que ocasionara el desprendimiento del stop de aquella, que tampoco se encontró en la escena. Teoría que de igual forma se descarta, pues de haber sucedido, la moto hubiese sido expulsada, o el bus le hubiese pasado por encima, con las consecuencias de mayores daños en el velocípedo, o laceraciones o huellas en el cuerpo del occiso que hubiese arrojado la necropsia.

Ante la inexistencia de huella de arrastre generadas por el paso del bus por encima de la moto y la víctima, y el informe de Policía

Judicial tampoco lo señala, obrando a favor de la parte demandada el informe de tránsito, el testimonio del agente y el dictamen pericial del médico patólogo, concluye que no hubo contacto con el costado derecho del bus, y por tanto, no hay prueba que demuestre que el señor España generó la acción u omisión que reclama la responsabilidad civil extracontractual.

4. LA APELACIÓN. La apoderada de la parte actora apela el fallo para plantear su “inconformidad en todos los puntos abordados en la sentencia de primera instancia”, y en tal cometido, luego de repasar los presupuestos sobre los cuales emerge la responsabilidad civil extracontractual, pasó a ocuparse del “hecho jurídico”, como aquel comportamiento humano voluntario o no, que produce efectos jurídicos, entre ellos el causado por dolo o culpa o por la acción u omisión, sin intención dañosa, que tiene como causa la falta de diligencia debida o el riesgo desplegado.

Señala que el a quo no valoró en debida forma las pruebas aportadas por la parte demandada, especialmente el “interrogatorio al indiciado FPJ-27”, en donde dice, el conductor confesó que no actuó con cuidado y debida diligencia, “suficiente para demostrar que se configuró el primer elemento de la responsabilidad”, de cuya transcripción “se evidencia su hecho dañoso... debido a que el conductor Jorge España se encontraba manejando un bus de servicio público”, y “al analizar la prueba del interrogatorio del indiciado se evidencia que el conductor España Tapia, no tuvo precaución, cuidado, pericia al no observar y tampoco miró su región derecha del bus de servicio público que iba conduciendo”, lo que “conllevó a que se viera afectado el motociclista que encontraba por las regiones derecha del lugar de los hechos” (sic), lo que a consideración de la apelante es “prueba conducente, pertinente y útil para determinar la existencia del primer elemento”.

Agrega que, se desvirtúa que el occiso hiciera maniobra de adelantamiento por un andén, porque las huellas de arrastre son paralelas al sardinel, y su cuerpo y la motocicleta quedaron con una alineación a la posición final del bus.

Pide que esta instancia le dé suficiente valor probatorio al dictamen de Mauricio Vega, el cual permite demostrar la interacción entre el bus y motocicleta y motociclista, al paso que pide no dar credibilidad al dictamen aportado por la demandada Cootranar porque es contradictorio, no es imparcial y desconoce los resultados de la necropsia. Desmiente el valor probatorio del trabajo rendido por el perito Andrés Darío Restrepo, porque no realiza una valoración profesional objetiva “que reposa en la fiscalía”. Finalmente pide no dar valor probatorio al dictamen aportado por la aseguradora Zurich como prueba documental, cuando debía ser sustentado en audiencia, y que se evidencie “la mala praxis” realizada en el informe de tránsito, y se determine con las pruebas pertinentes los elementos de la responsabilidad por el riesgo en la actividad peligrosa, y la necropsia del cuerpo del occiso que evidencia el aplastamiento que sufrió con las características del bus.

5. LAS RÉPLICAS. El apoderado judicial de Cootranar Ltda, señala que en modo alguno el interrogatorio practicado al indiciado Andrés España Tapia, conductor de bus afiliado a esa empresa, puede constituir confesión de un actuar descuidado o de falta de diligencia en su operación, como se constata con las pruebas documental, testimonial y pericial arrimadas. Por el contrario, se observa que la víctima Wilbor Escalante además de ejercitar una actividad peligrosa, se aventuró a realizar una maniobra totalmente prohibida por la ley, al hacer un sobrepaso a otro vehículo por su costado derecho, utilizando la calzada peatonal, produciendo la

pérdida de control de su motocicleta, estrellándose aparatosamente contra el pavimento, causándose lesiones que le produjeron la muerte. Finalmente desdice de la pretendida falta de valoración de las pruebas, que a su juicio fueron estimadas conforme a su naturaleza y en la forma prevista en el artículo 164 del C. G. del P.

A su turno, el apoderado de los demandados Fredy Marino y Marco Fidel García Viveros, a más de advertir la inexistencia de la pretendida confesión del conductor del bus, pasó a señalar que si bien el a quo “determinó que no existió uno de los elementos constitutivos de la responsabilidad civil extracontractual referido al hecho dañoso...por nuestra parte es necesario manifestar que el hecho dañoso existió pero no imputable al conductor del vehículo automotor sino a la imprudencia del propio occiso conductor de la motocicleta, lo cual se estableció de manera clara con la prueba pericial de descargo, tanto del experto de accidentes de tránsito señor NIXON ADALBERTO ORTÍZ MARÍN y el patólogo forense ANDRÉS DARÍO RESTREPO BECERRA, quienes de manera tajante, asertiva y contundente determinan que el occiso conductor de la motocicleta transitaba violando las elementales normas de tránsito, perdiendo el equilibrio, y termina golpeándose en el piso una vez que se arrastra desde la vía peatonal continuando hacia el pavimento de la calzada vehicular, sin impactar en ninguna parte del automotor; y que se produce aplastamiento por la propia caída e impacto con el piso...dictámenes que contradijeron el presentado por la parte demandante a través de su perito Mauricio Vega quien en su informe simplemente presume las posibilidades de como ocurrió el accidente en contradicción con las leyes de la física...”

CONSIDERACIONES

1.- Se ratifica ante todo la presencia de los presupuestos procesales que habilitan la adopción de decisión de fondo y, por lo demás, no se advierte irregularidad alguna que tenga la virtualidad de invalidar lo actuado.

2.- Visto el escrito de demanda, advierte la Sala que la apoderada de los accionantes tras reseñar que el 11 de diciembre de 2017 “se produjo un accidente de tránsito entre el vehículo de transporte público de placas WLR 448 y el señor WILBOR ESCALANTE PEREA...”, se ocupa de manera preponderante en hacer crítica al informe de accidente de tránsito elaborado por los agentes de tránsito que acudieron al lugar de los hechos, en cuanto no tuvieron en cuenta las exigencias del artículo 149 de la Ley 769 de 2002, pues no establecieron “los patrones de daños, rastros, huellas y/o vestigios sobre el vehículo de transporte público WLR 448 asociados a la colisión que existió con el conjunto motocicleta TVS de placas HSE 27D-motociclista, no tuvieron en cuenta los daños sufridos en el cuerpo del occiso, ni los daños que recibió la motocicleta que conducía.

Igualmente hace mención de las actuaciones de la Policía Judicial adelantadas con ocasión de tal hecho, la inspección técnica al cadáver y el informe sobre las condiciones de la vía, el levantamiento fotográfico realizado de manera panorámica, “sin ajustarse a las exigencias el artículo 249 de la Ley 769 de 2002”, que a su juicio llevaron a que “suministraran informaciones cualitativas (fotografías) mas no documentaciones cuantitativas...necesarias para una documentación completa y análisis de la escena de los hechos...” siendo por ello ilegal.

Luego, la libelista pasó a referir que la Fiscalía 15 Seccional de esta ciudad, Unidad de Vida, quien inició de manera oficiosa la investigación, el día 21 de agosto de 2018, “con base al informe de policía judicial que solo se basó en afirmaciones eminentemente cualitativas al utilizar como soporte registros fotográficos de los hechos de manera panorámica, sin ajustarse a las exigencias del artículo 249 de la ley 769 de 2002 y sin tener cuenta la colocación de las dimensiones y distancias de los elementos materiales probatorios y evidencias físicas (sic)...procedió ... a dar aplicación a los JUICIOS DE RESPONSABILIDAD realizados por la POLICÍA JUDICIAL “OCCISO WILBOR ESCLANATE PERA por IMPRUDENCIA E IMPERICIA EN EL MANEJO DE

AUTOMOTORES, YA QUE NO TUVO LA PRECAUCIÓN DEBIDA AL CONDUCIR UN VEHÍCULO EN LA VÍA PÚBLICA, DONDE LA VÍCTIMA ADELANTA POR LA DERECHA Y LA EXISTENCIA DE CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA”.

Para la demandante, todo lo anterior contraviene lo dispuesto por el artículo 251 de la Ley 600 de 2000, que “prohíbe al perito emitir juicios de responsabilidad penal, ya que puede ocasionar una posible extralimitación de su misión, pero tal prohibición no se hace extensiva a los juicios de valores” (sic).

Luego de mencionar otras incidencias ocurridas en la actuación penal, como la entrega provisional y luego definitiva del vehículo bus a sus propietarios, el marco fáctico se cierra con la mención del agotamiento del requisito de conciliación y la fallida presentación de la demanda a otro despacho judicial donde fue rechazada.

3. Disímil ha sido el acercamiento que los litigantes y el a quo han tenido respecto de la pretendida reclamación de indemnización de perjuicios que nos ocupa, siendo el marco penal el que mayor énfasis ha tenido como soporte de la demanda y de las defensas esgrimidas en su momento por los demandados, en tanto que, de una parte, se desdice de la legalidad de lo actuado por las autoridades de Policía judicial y la Fiscalía General de la Nación, que concluyera en la orden de archivo de la investigación penal No. 760016000 193 2017 46846 emitida el 21 de agosto de 2018 por el Fiscal 15 Seccional, conforme al artículo 79 de la Ley 906 de 2004, por encontrar “que en este caso la culpa nació por CAUSA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA”, y de la otra, el extremo pasivo invoca esta circunstancia como enervante de la responsabilidad deprecada.

4. Lo anterior hace necesario adentrarse inicialmente, en el fenómeno de la incidencia de las decisiones de orden penal frente a las reclamaciones civiles derivadas de los mismos hechos, en

particular los alcances que la orden de archivo antes citada acarrea frente a la demanda de orden civil.

El artículo 79 de la ley 906 de 2004 determina:

“Artículo 79. Cuando la Fiscalía tenga conocimiento de un hecho respecto del cual constate que no existen motivos o circunstancias fácticas que permitan su caracterización como delito o indiquen su posible existencia como tal, dispondrá el archivo de la actuación. Sin embargo, si surgieren nuevos elementos probatorios la indagación se reanudará mientras no se haya extinguido la acción penal”.

Esta norma fue objeto de control de constitucionalidad mediante la sentencia C-1154 de 2005 en la cual la Corte Constitucional indicó las diferencias entre el principio de oportunidad y el archivo de diligencias, ya que la primera se materializa ante la evidente existencia de un delito y la segunda se presenta cuando dicha tipicidad no se estructura. Señaló dicha corporación:

“En el archivo de las diligencias no se está en un caso de suspensión, interrupción o renuncia de la acción penal, pues para que se pueda ejercer dicha acción se deben dar unos presupuestos mínimos que indiquen la existencia de un delito. Así, hay una relación inescindible entre el ejercicio del principio de oportunidad y la posibilidad de ejercer la acción penal por existir un delito, ya que lo primero depende de lo segundo. Pero para poder ejercer la acción penal deben darse unos presupuestos que indiquen que una conducta sí puede caracterizarse como un delito. Por lo tanto, cuando el fiscal ordena el archivo de las diligencias en los supuestos del artículo 79 acusado, no se está ante una decisión de política criminal que, de acuerdo con unas causales claras y precisas definidas en la ley, permita dejar de ejercer la acción penal, sino que se está en un momento jurídico previo: la constatación de la ausencia de los presupuestos mínimos para ejercer la acción penal. El archivo de las diligencias corresponde al momento de la averiguación preliminar sobre los hechos y supone la previa verificación objetiva de la inexistencia típica de una conducta, es decir la falta de caracterización de una conducta como delito”.

Es importante indicar que la exequibilidad de la norma en cuestión, está condicionada a una interpretación específica a la que debe someterse el funcionario judicial y que fue indicada por el Tribunal Constitucional en los siguientes términos:

“La orden de archivo de las diligencias procede cuando se constata que no existen ‘motivos y circunstancias fácticas que permitan su caracterización como delito’. La amplitud de los términos empleados en la norma acusada para referirse a la causa del archivo, hace necesario precisar la expresión para que se excluya cualquier interpretación de la norma que no corresponda a la verificación de la tipicidad objetiva. También, para impedir que en un momento inicial se tengan en cuenta consideraciones de otra naturaleza sobre aspectos que le corresponden al juez, y no al Fiscal. **No le compete al fiscal, al decidir sobre el archivo, hacer consideraciones sobre elementos subjetivos de la conducta ni mucho menos sobre la existencia de causales de exclusión de la responsabilidad. Lo que le compete es efectuar una constatación fáctica sobre presupuestos elementales para abordar cualquier investigación lo que se entiende como el establecimiento de la posible existencia material de un hecho y su carácter aparentemente delictivo.** En ese sentido se condicionará la exequibilidad de la norma”. (Resalta la Sala).

Así las cosas, improcedente resulta dar el alcance de “absolución penal” a lo consignado por el Fiscal en cuanto “que en este caso la culpa nació por CAUSA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA”, y tener tal afirmación como circunstancia constitutiva de causa extraña con efectos civiles, siendo del caso trasladar el debate al terreno eminentemente civil, que en últimas, y pese a las impertinentes digresiones acotadas en el libelo demandatorio sobre la actuación penal, constituye la base toral de la acción de “responsabilidad civil extracontractual e indemnización de perjuicios” allí contenida.

5. Se ha de resaltar entonces, que los elementos sobre los que se edifica la responsabilidad aquiliana, como fuente de la obligación

de reparar los perjuicios que se causen, son: (i) una conducta humana, positiva o negativa, por regla general antijurídica; (ii) un daño o perjuicio, esto es un detrimento, menoscabo o deterioro que afecte bienes o intereses lícitos de la víctima, vinculados con su patrimonio, su personalidad, o con su esfera espiritual o afectiva; (iii) una relación causal entre el perjuicio sufrido por la víctima y la conducta de aquel a quien se imputa su producción y, (iv) un factor o criterio de atribución de la responsabilidad, por regla general de carácter subjetivo (dolo o culpa) y excepcionalmente de naturaleza objetiva¹.

Ahora bien, por averiguado tiene hoy en día la jurisprudencia, que la responsabilidad derivada de la ejecución de actividades peligrosas, se asienta en la teoría del riesgo y no en la culpa, aun cuando frente al autor del daño se haya señalado, indistintamente, que sobre él reposa una “*presunción de culpa*”, siendo en realidad una “*presunción de responsabilidad*”, en tanto que para desvirtuarla, impone acreditar exclusivamente la “*causa extraña*” (hecho de la víctima, o de un tercero, la fuerza mayor o el caso fortuito), mas no exige probar que se obró con esmero, prudencia y meticulosidad, aspectos típicos para refutar un error en la conducta (culpabilidad). De esta forma, la exoneración queda reducida al terreno de la causalidad en el marco del artículo 2356 del Código Civil.

Las anotadas precisiones conceptuales son atendibles en este asunto, tratándose de daños causados con vehículos o en accidentes de tránsito, pues por sabido se tiene que la conducción de automotores, en atención a su naturaleza, y en los términos de su propio régimen jurídico, contenido en el Código Civil, el Código de

¹ CSJ SC Sent. Sept. 16 de 2011, radicación n. 2005-00058.

Comercio y en la Ley 769 de 2002² (Código Nacional de Tránsito Terrestre), se define como una actividad riesgosa.

5.1. En la indagación de los antelados requisitos de tal responsabilidad, el a quo dijo no encontrar prueba “de la existencia de un hecho” imputable al conductor del bus, porque no se encontró vestigio de colisión o contacto entre este rodante con la motocicleta que conducía el occiso, de donde concluyó que “no hay prueba que demuestre que el señor España generó la acción u omisión que reclama la responsabilidad civil extracontractual”.

Por su parte, el apoderado judicial de los demandados propietarios del automotor resaltó que, pese a lo dicho por el juzgador, es claro “que el hecho dañoso existió, pero no imputable al conductor del vehículo automotor sino a la imprudencia del propio occiso conductor de la motocicleta...”

De esta forma, el desbarro del juzgador se pone en evidencia, en tanto que confundió la existencia de una conducta humana por acción u omisión, el daño o perjuicio y la relación de causalidad entre el daño y tal conducta. En efecto, el afirmar que como no se encontró vestigio de colisión o contacto entre el bus con la motocicleta, no hay prueba que demuestre que el conductor del bus generó la acción u omisión requeridas para estructurar responsabilidad civil, ello no conduce a negar la existencia del hecho dañoso, por demás suficientemente documentado en el proceso, que no es otro diferente al deceso del señor Wilbor Escalante Perea, la noche del 11 de diciembre de 2017 en la calle 25 con carrera 50 de esta ciudad. Asunto diferente será determinar si tal daño puede atribuirse jurídicamente a acción u omisión del citado conductor, esto es, si acreditada se encuentra la relación de causalidad entrambos, o si, por

² Modificada por las leyes 1503 de 2011, 1548 de 2012, 1696 de 2013, 1730 de 2014, 1753 de 2015, 1811 de 2016, y 1843 de 2017.

el contrario, para desvirtuar el nexo causal se encuentra probada la “*causa extraña*” (hecho de la víctima, o de un tercero, la fuerza mayor o el caso fortuito).

5.2. Vuelve entonces el Tribunal sobre las razones de la apelación y su réplica, para verificar lo allí alegado. Inicialmente la actora se duele de la no valoración del “interrogatorio al indiciado-FPJ-27” adelantado en la investigación penal, de donde dice derivar confesión del conductor del vehículo bus, de “que no actuó con cuidado y debida diligencia, superando así el límite de riesgo permitido que el es exigible (sic) a los conductores de vehículos”.

De su transcripción según la cual dijo: “salí del terminal de transporte de Cali a las 20:15 horas, salgo utilizando la ruta que está autorizada con destino a la ciudad de Pasto. Voy haciendo mi recorrido salgo de una curva ubicada en la calle 25 casi a salir a la carrera 50 hacia el sur, más adelante hay una reducción de vía la cual está con la señal respectiva y voy saliendo lentamente por mi carril, mirando al lado izquierdo y al frente del vehículo”, la apelante dice encontrar que el citado conductor “no tuvo pericia, la diligencia, y específicamente realizó una actuación omisa, que conllevó a que se viera afectado el motociclista que se encontraba por las regiones derecha del del (sic) lugar de los hechos...situación que permite identificar la creación de un riesgo y falta de diligencia, pericia y cuidado por parte de JORGE ESPAÑA.”

De entrada, ha de decir la Sala que, de la versión dada por el citado conductor, de una parte, ni por asomo logra emerger prueba de la reseñada impericia o falta de diligencia que se le achacan, y de otra, semejante alegación se ofrece inútil en tanto como se dejó sentado líneas arriba, al obrar en este asunto una “*presunción de responsabilidad*”, no es exigible probar que se obró con esmero, prudencia y meticulosidad, aspectos típicos para rebatir la culpabilidad.

Señala la apelante que como el motociclista se encontraba “en regiones derecha”, esto conllevó a que se presentara la interacción entre el bus y el conjunto motociclista y motocicleta, que fue desestabilizado y se presentó el fatal accidente.

La parte actora aportó trabajo pericial adelantado por el perito físico forense Mauricio Vega Rengifo, en donde consignó entre otras consideraciones, que, observando fotografías del lugar de los hechos, los automotores y las lesiones del motociclista, dedujo que el motociclista “pudo estar posicionado espacialmente delante de la región frontal del bus”, que “de esta manera se pudo producir algún contacto inicial entre los cuerpos móviles”. Mas adelante al referir la fotografía número 12, donde se observa la motocicleta caída sobre su costado izquierdo, hizo notar que “la rueda delantera se percibe en buen estado, **lo cual plantea que no existió interacción de características directa (sic) con el bus...**”

El concepto físico forense señala que “la motocicleta de placa HSE 27D se encontró caída sobre su costado izquierdo, los daños, rupturas y/o deformaciones percibidos no eran de considerable magnitud. **No obstante la motocicleta TVS Sport interactuó con el piso arrastrándose cierta distancia.** También pudo interaccionar con estructuras del bus Chevrolet LV 452 de placas WLR 448: frontales (asociado al daño del cocuyo derecho del bus) y con algunas estructuras y/o elementos inferiores...” (Resalta la Sala).

El perito, contrario a lo alegado por la apoderada recurrente, dijo encontrar en el informe ejecutivo FPJ-3, reporte de iniciación del 11 de diciembre de 2017, información que “ayuda a entender los eventos interactivos” sucedidos entre el bus y la motocicleta, como que: i) Se realizó inspección a los vehículos involucrados. ii) se fotografiaron daños presentados en estos. iii) Se cotejaron y fijaron fotográficamente ya que no tenían punto de impacto entre los mismos. Pese a lo anterior, para el auxiliar de la justicia, aun cuando se aseguró que externamente el bus no presentaba patrones de daños, “no significaba que no se hubieran producido interacciones”, que

“asocia a los reportes de politraumas severos sufridos por el motociclista (establecidos en el informe de autopsia), a daños en la motocicleta, a afectaciones de elementos pertenecientes al motociclista, y a averías en regiones inferiores del bus (soportadas por líquidos vertidos en el piso)” y el desperfecto del cocuyo frontal derecho del bus.

La contradicción de esta pericia se planteó por parte de la demandada Cootranar Ltda, con pericia aportada en su contestación, practicada por el señor Nixon Adalberto Ortiz Marín; por parte de los convocados Fredy Marino y Marco Fidel García Viveros, se aportó pericia médico forense suscrita por el médico patólogo Andrés Darío Restrepo Becerra; por Zúrich Seguros Colombia S.A., se allegó informe técnico pericial de reconstrucción de accidente de tránsito No 200130045 elaborado por IRS VIAL, suscrito por Alejandro Umaña Gabriello y Diego Manuel López Morales.

5.2.1. El perito en investigación de accidentes de tránsito, Nixon Adalberto Ortiz Marín, con base en los documentos y demás elementos aportados a la investigación y que expuso debidamente en su trabajo, concluyó que la acción generadora del accidente de tránsito obedeció a una falla humana causada por el conductor de la motocicleta, “quien desplegó una conducta contraria a la norma de tránsito al intentar sobrepasar el vehículo No 2 bus de placas WLR 448, por el costado lateral derecho de la vía, maniobra imprudente que determinó el volcamiento del móvil al encontrarse en su trayectoria con el andén que compone la vía... errores humanos que eran fácilmente predecibles, salvables para una persona que ejerza la actividad de conducir un vehículo tipo motocicleta...”, al paso que evidenció que el bus “no realizó ninguna maniobra riesgosa al momento de la ocurrencia de los hechos”.

5.2.2. IRS VIAL SAS por su parte, con base en el registro de evidencias plantea una secuencia probable sobre la forma en que se desplazaba la motocicleta sobre el carril de reducción de calzada en sentido norte- sur de la calle 25 a la altura de la calle 50, mientras el bus se desplazaba sobre el carril derecho en el mismo sentido y al lado de la motocicleta, cuyo conductor al advertir la reducción de calzada efectúa una frenada, pierde el control realizando un proceso de caída al piso sobre su costado izquierdo, “interactúa el cuerpo del conductor de la motocicleta con el eje posterior derecho del bus haciendo que el cuerpo del conductor y la motocicleta se detengan en posición final; mientras tanto el bus sigue hacia adelante y posteriormente se detiene en posición final”. Sobre las causas que originaron el accidente, atendida la secuencia descrita, la inexistencia de fallas mecánicas en los vehículos involucrados, el factor vía con presencia de material suelto (tierra) sobre el carril de reducción de calzada, concluye que la causa fundamental del accidente obedece a la pérdida de control de la motocicleta al realizar una maniobra de frenada sobre la zona antes señalada.

5.2.3. Prueba de la forma en que tuvieron ocurrencia los hechos base de esta acción, la constituye el testimonio del subintendente de la Policía Nacional Juan Manuel Ríos Cruz, quien justamente se desplazaba como pasajero del bus involucrado con destino a la ciudad de Pasto, en donde para esa fecha era integrante de la unidad de seguridad vial de la Seccional de Tránsito y Transporte de Nariño, con una antigüedad de 14 años.

Al efecto relató que pasando por la calle 25 con carrera 50 “observo que al lado derecho viene una motocicleta, la veo por la luz delantera ¿cierto? Que viene dirección en diagonal hacía la vía, entonces la vía que estaba transitando por el andén ¿cierto? Sitio prohibido para transitar todo tipo de vehículos, ya que el andén está destinado para el tránsito de personas, entonces me causó gran admiración y lo que hice fue inclinar mi cabeza hacía la derecha,

pues para mirar qué iba a hacer, entonces cuando el ángulo de visión no me lo permitió más pude apreciar que el bus una vez lo sobrepaso, ya no la volví a ver más y sentí un fuerte... escuché un golpe duro por el estruendo de la moto contra el pavimento. Entonces ahí fue cuando se le avisó al conductor del bus, al señor Jorge España que el bus detuviera la marcha porque algo pasó, entonces efectivamente él paró unos metros más adelante, yo fui uno de los primeros que me bajé con la linterna del teléfono encendida, porque ya a esas horas de la noche pues la visibilidad es un poco escasa, entonces a medida de que yo me voy acercando a la parte posterior del vehículo, veo que en el piso está tendida una motocicleta, una motocicleta de placas HSE27D y una persona que está tendida en el suelo.

Precisó el testigo que "...iba en la segunda o en la tercera fila de asientos de adelante y hacía atrás del lado derecho, más exactamente pegado a la ventana, a la ventana del lado derecho con plena visibilidad completa, todo lo que sucedió al lado derecho...", más adelante refiere que el motociclista "...estaba buscando incorporarse a la calzada o adelantar el vehículo como tal, entonces eso fue lo que me causó gran admiración y pues como gran... cómo le digo yo, pues como ese impacto como de querer que es lo que va hacer, pues porque el espacio entre la calzada... entre el bus y la parte de la calzada que colinda con el andén es más aunadamente estrecho, o puedo yo corroborar momento cuando me baje del bus, que habían si mucho por ahí, máximo, máximo por ahí entre 50 Cm o un metro, no había más espacio para... entonces lo que me causó gran admiración con la mirada de seguirlo, seguirlo, seguirlo, seguirlo, seguirlo ¿cierto? hasta cuando yo no lo veo más, segundo cuando yo no lo veo más, o sea porque mi ángulo de visión no me permite ya dar más en relación con la ventana, ahí fue cuando yo escucho el estruendo de un golpe duro, pero entonces no lo escuché contra el bus, lo escuché fue contra el pavimento su señoría."

Para desvirtuar la hipótesis central del perito de la actora, quien insinuara la posibilidad de que la motocicleta transitara delante del bus, y "que haya existido algún tipo de contacto (no señala de qué índole), entre la motocicleta y la parte frontal del bus", el testigo señala que esto no ocurrió "en ningún momento".

6. A esta altura pertinente es recordar que, si la actividad del lesionado resulta “*en todo o en parte*”³ determinante en la causa del perjuicio que ésta haya sufrido, su proceder, si es total, desvirtuará correlativamente, “*el nexo causal entre el comportamiento del presunto ofensor y el daño inferido*”⁴, dando paso a exonerar por completo al demandado del deber de reparación; en tanto, si es en parte, a reducir el valor de ésta.

En otras palabras, como se anticipó en el numeral 5, para que el demandado pueda liberarse plenamente de la obligación indemnizatoria, se requiere que el proceder de la víctima reúna los requisitos de toda causa extraña, esto es, como causa exclusiva del reclamante o de la víctima. Y de otro, según lo preceptúa el artículo 2357 del Código Civil⁵, cuando en la producción del daño participan de manera simultánea agente y lesionado, circunstancia que no quiebra el “*nexo causal*”, indiscutiblemente conduce a una disminución proporcional de la condena resarcitoria impuesta eventualmente al demandado, la cual, se estimará dependiendo el grado de incidencia del comportamiento de la propia víctima en la realización del resultado lesivo⁶.

Los demandados en este asunto en efecto enarbolaron la defensa de culpa exclusiva de la víctima, como se dejó reseñado en los antecedentes de esta providencia, y en este asunto de la valoración jurídica de la intervención de la víctima en la generación del daño, brota evidente la incidencia del comportamiento desplegado por aquella respecto del acontecer fáctico que motiva la reclamación de perjuicios.

³ CSJ SC 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-00042-01.

⁴ Ídem.

⁵ “*La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente*”.

⁶ CSJ SC 6 de abril de 2001, rad. 6690.

En esta dirección ha sostenido la jurisprudencia que:

“en la ejecución de esa tarea evaluativa no se puede inadvertir ‘que para que se configure la culpa de la víctima, como hecho exonerativo de responsabilidad civil, debe aparecer de manera clara su influencia en la ocurrencia del daño, tanto como para que, no obstante la naturaleza y entidad de la actividad peligrosa, ésta deba considerarse irrelevante o apenas concurrente dentro del conjunto de sucesos que constituyen la cadena causal antecedente del resultado dañoso’. Lo anterior es así por cuanto, en tratándose ‘de la concurrencia de causas que se produce cuando en el origen del perjuicio confluyen el hecho ilícito del ofensor y el obrar reprochable de la víctima, deviene fundamental establecer con exactitud la injerencia de este segundo factor en la producción del daño, habida cuenta que una investigación de esta índole viene impuesta por dos principios elementales de lógica jurídica que dominan esta materia, a saber: que cada quien debe soportar el daño en la medida en que ha contribuido a provocarlo, y que nadie debe cargar con la responsabilidad y el perjuicio ocasionado por otro (G. J. Tomos LXI, pág. 60, LXXVII, pág. 699, y CLXXXVIII, pág. 186, Primer Semestre, (...)) Reiterado en CSJ CS Jul. 25 de 2014, radiación n. 2006-00315).

6.1. En el análisis de este recuento probatorio, comienza la Sala por resaltar como es que la misma apoderada de los actores, en su escrito de sustentación de la alzada, en inútil esfuerzo por acreditar que el conductor del bus “no tuvo pericia, la diligencia” porque “solo miró a su lado izquierdo y al frente”, y en abierta contradicción con lo aseverado por el perito Mauricio Vega, reconoce que el motociclista “se encontraba por las regiones derecha del del lugar de los hechos” (sic), y que esto “con llevo a que se presentara la interacción entre el bus...y el conjunto motociclista y motocicleta por regiones derecho, que con llevo a que el motociclista fue desestabilizado y se presentara el fatal accidente” (sic). Igualmente señala que la información que reposaba en la prueba documental de interrogatorio al indiciado FPJ-27, “permiten identificar que las huellas de arrastre son de características paralelas al sardinel, que es el lugar de unión entre la acera transitable por los peatones y la calzada transitable

por vehículos, quien inician después de la reducción de la calzada, donde el conductor ESPAÑA manifestó que no observó en regiones derecho...”

Todo lo expuesto no hace más que corroborar la versión dada por el testigo directo de los hechos, el subintendente de la Policía Nacional, Juan Manuel Ríos Cruz, a la sazón miembro de la Unidad de Seguridad Vial de la Seccional de Tránsito y Transporte de Nariño, quien como pasajero del bus narró cómo, para su sorpresa, vio desde su ventana que por el lado derecho el motociclista se desplazaba por el andén en diagonal hacia la vía por donde transitaba el bus, lo que observó hasta que se lo permitió el ángulo de visión, luego de lo cual se escuchó un estruendo por el golpe de la moto contra el pavimento. De la visión directa que tuvo el testigo, expresó que “me causó gran admiración y pues como gran... cómo le digo yo, pues como ese impacto como de querer que es lo que va a hacer, pues porque el espacio entre la calzada... entre el bus y la parte de la calzada que colinda con el andén es más aunadamente estrecho...”

6.2. A más de lo anterior, de la abundante prueba documental que describe la topografía del lugar, y la posición final de los vehículos involucrados, no cabe duda de que, en efecto, el citado motociclista se desplazaba sobre la zona de reducción de calzada, en aproximación diagonal a la trayectoria que seguía el bus, el que trató de sobrepasar por el costado lateral derecho de la vía, en indiscutible maniobra imprudente y prohibida por el artículo 73 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, que originara la pérdida de control de la motocicleta al encontrarse en su recorrido con el andén que integra la calle 25, por ello es totalmente coherente la hipótesis inicial consignada en el informe ejecutivo FPJ-3 al señalar como causa probable del hecho la “falta de precaución al conducir un vehículo en la vía pública y adelantar por la derecha para el conductor de la motocicleta de placas HSE27D”.

El perito de la parte actora en la audiencia de instrucción confirma que “la calzada no es totalmente regular, este es el cambio de transición en el andén que les mostré y antes de esa transición la calzada es todavía más ancha y se va como reduciendo, es decir, ahí se va formando como una especie como de embudo, un embudo que tampoco es regular, pero si lo que es evidente a la vista es que la calzada se va reduciendo y la reducción máxima es justamente donde se da esa transición y básicamente es donde... en la región en la zona en donde ocurrió la interacción”.

Como quiera que el bus se desplazaba sobre la conocida autopista Simón Bolívar, al indagarse a este perito sobre la prelación que allí se tiene para el tránsito, contestó que: “tal como lo tenemos en esta imagen están dibujados en pintura dos carriles, aquí hay dos carriles y aquí han colocado una franja que limita el tránsito de vehículos, aquí como lo tenemos en esta imagen de google maps, **la idea es que los vehículos se puedan ir incorporando, pero deben incorporarse de manera cuidadosa pues porque aquí se está dando una angostamiento en ese lugar...**”.(Se resalta).

Por su parte el perito de Cootranar, Nixon Adalberto Ortiz, con base en video tomado en el lugar, justo después de ocurrido el accidente y proyectado a la audiencia, una vez más pone de presente la existencia de huella de arrastre metálico que inicia en el andén con dirección hacia la calzada por donde se movilizaba el bus. Su hipótesis del suceso es concordante con lo arriba aseverado, en cuanto que el motociclista “intentaba adelantar por el lado derecho de la vía del vehículo bus, pero no lo alcanzó porque se encontró con un obstáculo en la vía que era la terminación de la calzada en esa parte, lo que se encontró prácticamente de frente con el andén, lo que le hizo perder el control y se cayó generándose una huella de arrastre metálico...” y que, “el vehículo bus en ningún momento colisionó o chocó con el vehículo motocicleta”.

La doctrina es pacífica en señalar que para que el comportamiento del perjudicado tenga influencia en la determinación de la obligación reparatoria, es indispensable que tal conducta incida

causalmente en la producción del daño y que dicho comportamiento no sea imputable al propio demandado en cuanto que él haya provocado esa reacción en la víctima. Y esto es precisamente lo que los medios probatorios arrimados permiten concluir, pues además de la causalidad material en virtud de la cual la víctima directa participó y fue causa eficiente en la producción del resultado o daño, aparece que dicha conducta provino de su actuar imprudente, que implicó la desatención a obligaciones o reglas a las que debía estar sujeta, como se lo imponía además, el artículo 60 del Código Nacional de Tránsito, “Artículo 60 OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación...”.

Tal comportamiento no puede considerarse de ningún modo inocuo en la pesquisa de la responsabilidad, porque es palmar que el motociclista terminó perdiendo el control, no porque el bus se hallara obstaculizando su trayectoria o el carril contrario. La maniobra, consistente en transitar por una zona de reducción de la calzada e intentar adelantamiento por el costado derecho del bus, se tradujo en una falta de previsión inaceptable e incuriosa, proceder irreflexivo que devino irresistible e imprevisible para el conductor del rodante, de cara a las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que los hechos se sucedieron, de tal manera que acabó propiciando su propio daño.

De esta forma, el tránsito del bus de marras en el lugar fue inocua para la producción del accidente o hecho dañoso, el que no habría ocurrido si no hubiese intervenido el acto imprudente de la víctima. Al respecto, pertinente es traer cita de nuestra jurisprudencia para resaltar que:

“...la responsabilidad por actividades peligrosas tiene que analizarse, por expreso mandato legal, en el nivel de la categorización de la conducta del agente

*según haya tenido el deber jurídico de evitar la creación del riesgo que dio origen al daño (riesgo + daño); pero no en el ámbito de la mera causación del resultado lesivo como condición suficiente (sólo daño), **pues no se trata de la responsabilidad objetiva que se rige por el criterio del deber absoluto de no causar daños; ni mucho menos en el nivel que exige la demostración de la culpabilidad como requisito necesario (daño + riesgo + culpa o dolo), pues no se trata de la responsabilidad bajo el criterio de la infracción de los deberes de prudencia o previsibilidad de los resultados** (...)*⁷ (Se resalta).

Así las cosas, de la mera presencia del bus en la vía, en la forma en que las pruebas indican, no emerge la posibilidad de su imputación en la ocurrencia del daño cuya indemnización se depreca, en tanto no le es predicable el deber jurídico de evitar la creación del riesgo que dio origen al daño, que, por el contrario, fácilmente se vislumbra como generado por parte del occiso Wilbor Escalante Perea, como se dejó visto.

7. Con lo hasta aquí discurrido, encuentra la Sala que la actividad de la víctima resultó en todo determinante de la causa del perjuicio, por lo que correlativamente resulta desvirtuado el nexo causal entre el comportamiento del presunto ofensor y el daño inferido, dando paso a exonerar por completo al extremo demandado del deber de reparación. En otras palabras, el proceder de la víctima se constituye en causa extraña, que impide la imputación causal del daño a la conducta desplegada por el extremo demandado, razón única por la cual se habrá de confirmar el fallo confutado, al encontrar prosperidad la excepción de “culpa exclusiva de la víctima” formulada por el extremo pasivo.

8. Dicho lo anterior, resulta inane el debate que en la audiencia de instrucción y juzgamiento se diera al especularse sobre el origen de

⁷ Corte Suprema de Justicia, Sentencia SC-002 de 12 de enero de 2018.

las lesiones descritas en la necropsia del occiso, en tanto el informe de la autoridad de tránsito señaló no haber encontrado daño alguno en la estructura del bus. Es lo cierto que las lesiones allí descritas, tales como: “aplastamiento de la caja torácica”, “fracturas costales anteriores y posteriores derecha e izquierdas desde la primera hasta la décima costilla”, “corazón con aplastamiento y herida con desgarró en todo el ventrículo derecho”, estallido hepático con desgarró y laceración”, fractura del pubis y de las crestas ilíacas” entre otras, para el médico forense resultaron constitutivas de “politraumatismo contuso severo” como “causa básica de muerte”, y que la “manera médico legal de muerte” fue descrita como “violenta en accidente de tránsito”, que se produjo a consecuencia de las advertidas maniobras que el señor Wilbor Escalante Perea realizara cuando conducía la motocicleta de placas HSE 27D, la noche del trágico hecho.

DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la Sala Civil del Tribunal Superior de Cali, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley, CONFIRMA la sentencia que en el asunto de la referencia profirió el Juzgado Trece Civil del Circuito de Cali, por encontrar acreditada la excepción planteada por el extremo pasivo de culpa exclusiva de la víctima.

Condenar en costas de esta instancia a la parte demandante, y para el efecto se señala la suma de \$2.000.000, como agencias en derecho. Remítase el expediente a la oficina de origen para su pertinente liquidación.

NOTIFÍQUESE.



CARLOS ALBERTO ROMERO SÁNCHEZ
Magistrado Ponente



HOMERO MORA INSUASTY
Magistrado



HERNANDO RODRÍGUEZ MESA
Magistrado