

*República de Colombia
Rama Judicial del Poder Público
Jurisdicción Ordinaria*



*Tribunal Superior de Distrito Judicial de Cali
Sala Civil*

REFERENCIA COMPLETA:

Rad. Única Nal: 76001-31-03-005-2018-00442-01

Radicación interna: 4276

Proceso: Verbal de Responsabilidad Civil Extracontractual

Demandante: Lina María Velasco García y otros

Demandado: Benemérito Cuerpo de Bomberos Voluntarios
de Yotoco e Ingenio Pichichi S.A.

Procedencia: Juzgado Quinto Civil del Circuito de Cali

Motivo: Apelación Sentencia

Magistrado Sustanciador:

JULIÁN ALBERTO VILLEGAS PEREA

Santiago de Cali, treinta (30) de septiembre de dos mil veinte (2.020)

Discutido y aprobado mediante Acta de la fecha.

1. INTROITO

Procede la Sala a resolver el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante contra la sentencia del 13 de noviembre de 2019, proferida por el JUZGADO QUINTO CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI dentro del proceso de la referencia, que negó las pretensiones de la demanda, y condenó en costas a la actora.

2. ESCENARIO DESCRIPTIVO

2.1. HECHOS RELEVANTES

2.1.1 En los Antecedentes

2.1.1.1 Actuando mediante apoderado judicial, las señoras OMAIRA GARZON DE GIL, LINA MARIA VELASCO GARCIA y CAROLINA GIL GARZÓN actuando en nombre propio y en representación de sus menores hijos SARA VELASCO GIL y EMMANUEL VELASCO GIL, presentaron demanda declarativa de responsabilidad civil extracontractual en contra del BENEMÉRITO CUERPO DE BOMBEROS VOLUNTARIOS DE YOTOCO - VALLE y EL INGENIO PICHICHI S.A., a través de la cual pretenden que se declare civilmente responsables a los demandados por los daños patrimoniales y extrapatrimoniales a ellos ocasionados como consecuencia del accidente de tránsito en que se vio involucrado el vehículo automotor de placa ONE-430 perteneciente al Cuerpo de Bomberos de Yotoco y contratado por el Ingenio Pichichi S.A. para realizar el lavo de una vía.

2.1.2 En la demanda

2.1.2.1 El día 6 de noviembre de 2017, a las 3:00 P.M. el vehículo de placa ONE-430 perteneciente al Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Yotoco – Valle y conducido por el señor Víctor Alfonso Sanclemente Ríos, *“se encontraba estacionado de manera antirreglamentaria, es decir, en contravía, sobre la vía que conduce de Cali a Media Canoa Km 51+600, realizando un procedimiento de lavado de la vía debido a que se encontraba sucia por el saque de caña del Ingenio Pichichi S.A.”*

2.1.2.2 El procedimiento de lavado que adelantó el vehículo del Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Yotoco fue contratado por el Ingenio Pichichi S.A.

2.1.2.3 La ejecución del procedimiento de lavado de la vía “no contaba con la señalización reglamentaria (conos, vallas) puesta a una distancia de 40 metros antes y 40 metros después, lo cual es obligatorio”.

2.1.2.4 Por la vía que conduce de Cali (V) a Media Canoa (V) y en la cual era realizado el procedimiento de lavado por parte del Cuerpo Voluntario de Bomberos de Yotoco (V), se movilizaban los siguientes vehículos con los ocupantes:

Vehículo No. 2: de placa KLP-715, marca Ford, línea Fiesta, modelo 2011, conducido por su propietario, señor John Eduard Zuñiga Pérez;

Vehículo No. 3: de placa BOJ-337, marca Kia, tipo Carens, modelo 2004, conducido por el señor Alexander Velasco García y de propiedad Omaira Garzón de Gil, cuyos ocupantes eran: Carolina Velasco Gil. Sara y Emanuel Velasco Gil y Lina María Velasco García;

Vehículo No. 4: de placa DBD-190, marca Chevrolet, línea Luv Dimax, modelo 2006, conducido por el señor Anderson Velasco Munevar; y

Vehículo No. 5: de placa TMP-791, marca Jinbei, modelo 2015, conducido por Francisco Augusto Mendoza Valdez y de propiedad de Vanes del Valle S.A.

2.1.2.5 La falta de señalización reglamentaria durante el procedimiento de lavado de la vía realizado por el Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Yototo (V) y contratado por el Ingenio Pichichi S.A., “fue la causa adecuada que produjo la colisión múltiple entre los vehículos” señalados.

2.1.2.6 Con la colisión múltiple, el vehículo de placas BOJ-447,

clase camioneta, marca Kia Carens, modelo 2004, de propiedad de la demandante Omaira Garzón de Gil, sufrió daños los cuales superan su valor comercial al momento del accidente.

2.1.2.7 La colisión también causó daños en la integridad física de los ocupantes del vehículo No. 3., documentados en las historias clínicas allegadas, y que ocasionaron las siguientes incapacidades médico legales¹¹:

- Lina María Velasco García: 100 días
- Carolina Gil Garzón: 95 días
- Sara Velasco Gil: 19 días
- Emanuel Velasco Gil: 35 días

2.1.2.8 De igual manera, los integrantes de la parte pasiva sufrieron una afectación sentimental materializada en la *“tristeza, congoja, sufrimiento y aflicción al ver desmejorada su salud”*.

2.1.2.9 Para la época del accidente, la demandante **Lina María Velasco García** se encontraba vinculada a la empresa Bodegas del Rhin S.A.S. bajo contrato laboral por obra o labor, desempeñando el cargo de Coordinadora de Ventas – Cali, y devengando un salario mensual de un \$1.000.000 más auxilio de transporte por valor de \$83.140; del que se vio privada como consecuencia de la incapacidad laboral.

2.1.2.10 A su turno, la demandante **Carolina Gil Garzón**, se encontraba vinculada a la Alcaldía Municipal de Yumbo (V), mediante contrato de prestación de servicios desde el 12/04/2017 al 27/12/2017 y del 18/01/2018 al 15/12/2018, cuyo objeto es el desarrollo de actividades del

¹¹ Ver relación de fechas en el hecho 3.9 de la demanda – folio 7 cuaderno principal.

proyecto de fortalecimiento de los procesos de eficiencia administrativa para el mejoramiento de la prestación del servicio en las instituciones educativas oficiales del municipio de Yumbo por valor de 36.300.000, que señalada dejó de percibir durante el tiempo que duró su incapacidad.

De igual manera, tuvo que incurrir en gastos de desplazamiento a sus citas médicas, a los trámites ante la Fiscalía, gastos de transporte escolar de sus hijos Sara y Emanuel Velasco Gil, y además gastos de grúa y del parqueadero del vehículo de placa BOJ-337.

2.1.3 En el desarrollo procesal

2.1.3.1 Notificados de la existencia de la demanda, los demandados la contestaron y se opusieron a las pretensiones de la actora, formulando excepciones de mérito que denominaron:

A) INGENIO PICHICHI S.A.

“INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD POR HABERSE PRESENTADO EL HECHO DE UN TERCERO Y UNA CAUSA EXTRAÑA”, “FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA”, “AUSENCIA DE LOS ELEMENTOS QUE ESTRUCTURAN LA RESPONSABILIDAD”, “INEXISTENCIA DE NEXO CAUSAL”, “LA ACTIVIDAD DESARROLLADA POR LOS DEMANDADOS SE ENMARCA DENTRO DEL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DE LA CULPA PROBADA”, “INEXISTENCIA DE PRUEBA DEL PERJUICIO ALEGADO”, “INEXISTENCIA DE OBLIGACIÓN A CARGO DEL INGENIO PICHICHI S.A.”, “ENRIQUECIMIENTO SIN CAUSA”, “FALTA DE CAUSA PETENDI” y la genérica.

En síntesis afirma que el accidente ocurrió por circunstancias

ajenas a la conducta y a la voluntad del Ingenio Pichichi S.A., pues, contrario a lo afirmado en la demanda, el lugar en donde el Benemérito Cuerpo de Bomberos de Yotoco (V) realizaba las labores de lavado de vía en compañía de funcionarios del INGENIO PICHICHI S.A., sí se encontraba debidamente señalizado y contaba con la presencia adicional de dos personas, una de cada lado de la vía (paleteros), que se encargaban de controlar el tráfico para que los vehículos se detuviera de forma segura.

En tal sentido, afirma que *“en el lugar del accidente ya se encontraban detenidos otros automotores, que fueron precisamente los que resultaron impactados por la buseta de placa TMP-791, conducido por el señor Francisco Augusto Mendoza Valdez, quien no respetó las señales de tránsito ubicadas en la vía, ni acató la señal de PARE, colisionando con los vehículos que ya se encontraban detenidos obedeciendo precisamente las órdenes que habían impartido los paleteros ubicados en el sitio y las señales que fueron instaladas previamente en el sector”* y que de ello da cuenta el informe que en su momento rindió el cuerpo de bomberos acerca de las circunstancias bajo las que ocurrió el accidente (Informe de incidente 1840 y 1841 del 6 de noviembre de 2017 rendidos por la bombera Jessica Manrique Ulloa y el maquinista Víctor Alfonso Sanclemente).

Señala que, adicionalmente, en el momento y lugar del accidente se encontraban los señores Luis Ascuntar y José Polivio Imbacuan, encargados precisamente de controlar el tráfico mientras se realizaba el lavado de la vía, quienes indicaron que *“el accidente de tránsito se produjo cuando ya se encontraban detenidos dos (2) automotores que obedecieron a la señal de PARE por ellos realizada, orden de detención que no fue acatada por el señor Francisco Augusto Mendoza Valdez, conductor de la buseta de placas TMP-791, quien al ver unos rodantes detenidos en la carretera, intentó adelantarlos encontrándose de frente con el tracto camión, haciendo que girara fuertemente a la izquierda,*

impactando los vehículos que estaban estacionados”.

En ese orden de ideas señala que el accidente de tránsito ocurrido el 6 de noviembre de 2017 *“no es consecuencia de la actividad que para ese día y a esa hora se encontraban desarrollando los bomberos de Benemérito cuerpo de Bomberos Voluntarios del Municipio de Yotoco, en compañía de funcionarios del Ingenio Pichichi S.A., sino de la actuación de un tercero, esto es, el conductor de la buseta de placas TMP-791, quien no respetó la señales de tránsito ubicadas en la vía y colisionó con los vehículos que ya se encontraban detenidos, desacatando precisamente las ordenes de los paleteros ubicados en el sitio y las señales que fueron previamente instaladas en el sector”.*

Expone que ninguna persona que se encontrara en paridad de circunstancias fácticas aquellas en las que se hallaron los funcionarios del Benemérito Cuerpo de Bomberos Voluntarios del Municipio de Yotoco en compañía de funcionarios del Ingenio Pichichi S.A. *“hubiera hecho algo de diferencia a lo que ellos ciertamente hicieron, esto es, instalar la señalización correspondiente y apostar personal en la vía para informar y controlar el tráfico, siendo imposible evitar que el citado conductor del vehículo TMP791 desatendiera los llamados y terminara colisionando, por su imprudencia, negligencia, impericia y la violación de reglamentos y leyes, con los automotores que ya se encontraban estacionados en la vía a la espera de que se les informara que ya podían reiniciar la marcha”*

Con base en lo anterior afirma que la previa instalación de las señales preventivas e informativas, además del apostamiento de dos personas en cargada de controlar el tráfico demuestran las conducta diligente y cuidadosa de los demandados, siendo la única causa del accidente EL HECHO DE UN TERCERO con la subsiguiente consecuencia de la RUPTURA DEL NEXO CAUSAL.

Afirman que no se ha demostrado “*ni podrá hacerse*” que la parte demandada haya incurrido en ningún tipo de culpa que generara la ocurrencia del accidente, cuya comprobación hace parte de la carga de la prueba de la parte demandante.

Sostiene de igual manera que en el presente caso no se halla acreditado el vínculo entre el hecho dañoso culpable o delictual y el perjuicio sufrido por quienes se dicen afectados, no bastando simplemente la información contenida en el informe de policía de tránsito elaborado por quien no presenció la ocurrencia de los hechos, ni tomó la declaración de quienes sí lo presenciaron.

Aduce que la actividad de lavado que se encontraba desarrollando su prohijada no se enmarca dentro de las denominadas actividades peligrosas, y por lo tanto que no existe presunción de culpa, teniendo la parte actor que probarla. Lo anterior, más cuanto en su consideración, “*del libelo genitor no se echa de menos algún tipo de imputación que pueda constituir una fuente de obligaciones del INGENIO PICHICHI S.A.*”. En tal sentido, resalta que la labor realizada por el Benemérito Cuerpo de Bomberos Voluntario demandado era autónoma, pues eran los encargados de dirigir el procedimiento.

Por último, afirmó que los perjuicios tasados en la demanda son excesivos, aduciendo frente a los materiales a título de lucro cesante, que los mismos fueron cubiertos por el sistema de seguridad social en salud, a través de las incapacidades médicas reconocidas las demandantes.

De otro lado, **LLAMÓ EN GARANTÍA** al BENEMÉRITO CUERPO DE BOMBEROS VOLUNTARIOS DEL MUNICIPIO DE YOTOCO (VALLE) y a **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.**; esta última, adujo en su defensa razones similares a las expuestas por su

llamante frente a la configuración de una causa extraña como eximente de responsabilidad y ruptura del nexo causal.

Al respecto, asevera que el informe de policía de accidente de tránsito allegado por la misma actora, no ilustra en forma debida y clara sobre las diferentes circunstancias que rodearon el accidente de tránsito, cosa que torna en imposible *“determinar de forma precisa los elementos fácticos del accidente y poder vislumbrar claramente todas las circunstancias que incidieron en la ocurrencia del mismo a fin de poder establecer una causa eficiente y efectiva, toda vez que en forma errada según parece desprenderse del IPAT, se atribuye al vehículo 1 (Bomberos) la causal 157 (otra); pero simultáneamente se atribuye la causal 121 a los vehículos 3 y 5”* relacionada con no mantener distancia de seguridad. Es decir, *“dicho INFORME ni siquiera refleja con claridad una hipótesis sensata, que como su nombre lo dice es una determinación de una posible causa del accidente de tránsito”*.

Insiste en que la CAUSA EFICIENTE del accidente no radica en cabeza de los terceros que violaron las normas de tránsito, ajenos a los demandados.

En torno del contrato de seguro, la aseguradora llamada en garantía asintió en la cobertura de la póliza operando en exceso del límite de responsabilidad civil de la póliza de automóviles.

B) BENEMÉRITO CUERPO DE BOMBEROS VOLUNTARIOS DE YOTOCO – VALLE.

*“FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA”,
“FALTA DE RESPONSABILIDAD POR INEXISTENCIA DE NEXO CAUSAL ENTRE EL HECHO, EL DAÑO Y MI REPRESENTADO”. “RESPONSABILIDAD*

DE UN TERCERO EN EL HECHO DAÑOSO”, “ENRIQUECIMIENTO SIN CAUSA” y la genérica.

En términos generales aduce que no es cierto que el procedimiento de lavado de la vía se hubiese estado realizado sin la señalización de seguridad pertinente, pues el lugar fu señalizado con vallas y conos, así como que, de acuerdo con el informe de accidente de tránsito No. 76892 del 6 de noviembre de 2017, el mismo “*se suscitó con el actuar del señor FRANCISCO AUGUSTO MENDOZA VALDEZ, quien para dicho día conducía el vehículo de placas TMP-791, quien de manera irresponsable no acató las señalas de tránsito plantadas por el Benemérito Cuerpo de Bomberos de Yotoco*”

Finalmente, se opuso a la tasación de perjuicios efectuada por los demandantes, aduciendo que no se encuentra soportada y resulta excesiva.

2.1.4 En la Sentencia apelada.

2.1.4.1 La Juez Quina Civil del Circuito de Cali, luego de señalar los presupuestos de la responsabilidad civil por actividades peligrosas, su aplicación al presente asunto, y citar jurisprudencia relacionada frente a los elementos de la misma y eventos de configuración de los eximentes de responsabilidad, negó las pretensiones de la demanda y condenó en costas a la parte actora.

Expuso que en el presente asunto, pese a que la tesis de la demanda se edificó sobre la supuesta responsabilidad de las demandadas en la ocurrencia del accidente de tránsito del que se derivaron las lesiones físicas y psicológicas sufridos por los demandantes, al no cumplir con la señalización reglamentaria durante el procedimiento de lavado de vías que se estaba llevando a cabo por parte del Cuerpo de Bomberos demandado, en el sector en

donde ocurrió el accidente, lo cierto es que, dentro del curso del proceso quedó probada la existencia de una causa extraña que rompe el nexo causal necesario para imputarle responsabilidad de los demandados, esto es, el hecho de un tercero.

En tal sentido, citando reciente jurisprudencia de la Jurisprudencia nacional, indicó que: “(...) *La intervención de este elemento extraño configura una causal de irresponsabilidad del demandado, siempre que el hecho del tercero tenga con el daño sufrido por la víctima una relación exclusiva de causalidad, pues en tal supuesto la culpa del demandado es extraña al perjuicio.*

"Jurídicamente no es cualquier hecho o intervención de tercero lo que constituye la causa de exoneración de responsabilidad; es necesario, entre otras condiciones, que el hecho del tercero aparezca evidentemente vinculado por una relación de causalidad exclusiva e inmediata con el daño causado, anexa a la noción de culpa, se desplaza del autor del daño hacia el tercero en seguimiento de la causalidad que es uno de los elementos jurídicos esenciales integrantes de la responsabilidad civil. Cuando el hecho del tercero no es la causa determinante del daño no incide en ninguna forma sobre el problema de la responsabilidad". (O. J. LVI-298). ”"

De acuerdo con lo anterior, indicó que con las pruebas recaudadas en el expediente, las cuales señaló, dan cuenta de la existencia de un choque múltiple en el que se vieron involucrados varios vehículos automotores, entre ellos, en el que se transportaban los demandantes, se pudo determinar que, a diferencia de lo dicho en por la demandante, sí existía señalización en la vía (avisos y paleteros²) y que la causa efectiva del mismo no fue la socorrida falta de señalización de la vía, sino, la conducta del conductor del vehículo de

² Prueba documental obrante a folio 342. Acta de inspección elaborada por la Policía Judicial en el lugar del accidente dentro del proceso penal por lesiones personales adelantado como consecuencia del accidente de tránsito.

placas TMP-791 quien, al desatender la señal de PARE indicada por los paleteros, e intentar efectuar un sobrepaso, chochó con los tres vehículos que se encontraban detenidos sobre la vía.

Al respecto afirmó que *“la causa del accidente de tránsito no fue la falta de señalización, sino por el contrario, se debió a la imprudencia del cuarto carro quien colisionó con los carros de adelante que, se tiene conocimiento, el primero, el segundo y hasta el tercero ocupado por los demandantes hizo el pare”*; esto dijo, se pudo extractar de los testimonios rendidos por los señores José Polibio Imbacuan y Luis Alfredo Ascuntar, quienes desempeñaban las labores de paleteros en la vía, y fueron testigos presenciales del accidente, quienes expusieron que la buseta de placa TMP791 intentó, sin éxito, sobrepasar a los carros que ya se encontraban detenidos sobre la vía, así como del testimonio de Anderson Velasco Munevar, conductor del vehículo Chevrolet Dimax color azul de placa DBC-190 (iba delante del vehículo en el que se transportaban los demandantes), el que afirmó que se percató que alguien se atravesó en la vía y puso la señal de PARE y que los carros, incluido el que él conducía se detuvieron, alcanzando inclusive a poner las luces de parqueo.

Concluyó que fue el actuar del *“cuarto carro”* el que generó el accidente *“porque el actuar de los paleteros de ordenar el PARE surtió efectos, es decir, que a pesar de no existir señalización, en el evento que ello se admitiera, y este caso por actividades peligrosas en donde se presume la culpa”*, *“lo cierto es que en el actuar de los paleteros logró el pare de los 3 vehículos, incluso del de los demandantes, y lo que generó el accidente de tránsito fue el actuar del cuarto carro, o sea, de la buseta, ya que el mismo fue el que colisionó los vehículos, aparentemente al querer adelantar los carros y no alcanzar a pasar”*.

Adujo además, que de acuerdo con la prueba de oficio decretada, esto es, la incorporación de las copias de la investigación penal por el delito de

lesiones personales culposas adelantada en contra del conductor del carro de bomberos por el accidente de tránsito, se advierte que los testimonios ahí recaudados también dieron cuenta en sus declaraciones sobre el acatamiento de la señal de PARE y la detención total de los vehículos. (folios 366 y siguientes – declaración de Alexander Velasco García, conductor del vehículo en donde iban los demandantes).

Bajo tales condiciones, dijo la juez de primera instancia, que se cumplen los requisitos jurisprudenciales para que opere la causa extraña - hecho de un tercero, pues de un lado, *“el actuar del cuarto vehículo (buseta TMP-791) fue imprevisible e irresistible, y ese actuar no puede ser endilgado a la demandada”*, y de otro, por que, aún de aceptarse la tesis de la parte demandante frente a la falta de señalización, aquella, *“no determinó la ocurrencia del accidente”*, rompiéndose así el nexo causal.

2.1.5 La apelación - reparos concretos

El apoderado judicial de la parte demandante apeló la sentencia anunciando como reparos concretos los siguientes:

i) Indebida valoración de testimonios.

Señala que la Juez erró al valorar los testimonios de los señores Jessica Manrique Ulloa, Víctor Alfonso Sanclemente Ríos, Jaime de Jesús Villada Vélez, José Polivio Imbacuan Coral y Luis Alfredo Ascuntar, pues en su sentir, los tres primeros fueron claros en señalar que no vieron el accidente, y de la declaración de los dos últimos, lo *“único que resulta claro es que por parte de los demandados y de estas últimas personas, no se acataron los lineamientos consagrados en el manual de señalización vial dispositivos uniformes para regulación de tránsito de calles, carreteras, y ciclo rutas de Colombia”*.

Afirma igualmente que, en su relato, los mencionados testigos “no hacen una descripción de lo que saben respecto de los hechos, sino que incluso, expusieron sus opiniones o pensamientos sobre las causas y consecuencias de los insucesos narrados en la demanda, que son el quid de la controversia, no siendo ese el objeto de la prueba testimonial.” y que, debido a lo anterior, “la deducción realizada por el despacho en la sentencia con fundamento en estas declaraciones, consistente en que la causa del accidente de tránsito no fue la falta de señalización sino la impudencia del cuarto carro que colisiono (sic) con los carros de adelante que estaban parados, resulta a lo menos conjetural y apuesta a lo que finalmente quedó probado en el proceso (omisión negligente de señalización como causa del daño)”.

Agrega que, la juzgadora al manifestar que la falta de señalización no fue la causa adecuada del daño comete un error, “pues estando acreditado que hubo falta de señalización, lo cual demuestra negligencia por parte de los demandados, no puede a renglón seguido argumentar que la causa fue el hecho de un tercero, pues si el conflicto fue analizado bajo la óptica del régimen de actividades peligrosas (art. 2356 C.C.), es claro que los demandados al estar ejerciendo una actividad peligrosa, debieron asegurarse que se dispusiera de toda la señalización necesaria en relación con el lavado de la vía, la obligatoriedad de la misma y los riesgos de no hacerlo, riesgo que finalmente se estructuró (accidente de tránsito)”

En consecuencia de lo anterior, indica que no podría afirmarse, como se hizo, que la casusa extraña le resultó ajena jurídicamente a los demandados, “en la medida que si hay culpa del citado agente mal podría predicarse la configuración -al menos con efecto liberatorio pleno- de causal de exoneración alguna”.

ii) Indebida Valoración de prueba documental.

Afirma que en la sentencia se valoró indebidamente las denuncias y declaraciones efectuadas por las demandantes y otros, ante la Fiscalía General de la Nación dentro de la investigación por el delito de lesiones personales culposas adelantada en contra del señor Víctor Alfonso Sanclemente (conductor del vehículo de Bomberos), *“por cuanto se les dio un alcance que no corresponde, al deducir de las mismas la presencia en el evento de la eximente de responsabilidad civil denominada hecho de un tercero, desconociendo toda la teoría de la causalidad adecuada y el análisis de los elementos ineludibles para la declaración de esta eximente de responsabilidad civil (imprevisibilidad, irresistibilidad, exterioridad y causalidad adecuada)”*

iii) Indebida motivación de la configuración del eximente de responsabilidad -culpa de un tercero-.

Afirma que en la sentencia *“brilla por su ausencia”* un análisis respecto al porqué consideró el sentenciador que la intervención del conductor del último vehículo automotor tipo buseta, de placa TMP-791, no pudo ser prevista o evitada por los demandados, *“ni explicitó de dónde se produjo que la partición de ese tercero haya sido la cusa adecuada y exclusiva del daño, de manera que esa deducción deviene conjetural y además se aleja de otros medio de convicción”*.

2.2. TRÁMITE EN SEGUNDA INSTANCIA

2.2.1. Dando aplicación al artículo 14 del Decreto 806 de 2020, mediante auto de 9 de julio de 2020, se dispuso el trámite para la sustentación, réplica y fallo de segunda instancia, de forma escrita y con uso de las tecnologías.

2.2.2. Obrando dentro del término, la parte recurrente sustentó el recurso y añadió lo siguiente:

2.2.2.1. Frente al primer reparo explicó que los testimonios de Jessica Manrique Ulloa y Jaime de Jesús Villada Vélez no son útiles para establecer la forma en que ocurrió el accidente porque manifestaron expresamente no haber visto el accidente. José Polivio Inbacuan Coral y Luis Alfredo Ascuntar fueron imprecisos en sus dichos y por ende poco fiable es su testimonio. Por último, frente a todos ellos y puntualmente al testigo Victor Alfonso Sanclemente, recalcó que su deposición se basó en conjeturas sobre la ocurrencia del hecho y que, por tanto, de ahí la imposibilidad de cimentar la decisión tomando como base sendas pruebas.

2.2.2.2. Frente al segundo reparo, puntualizó que la indebida valoración a la prueba documental se da porque la Juez desconoció la tarea probatoria adelantada en este contexto judicial, en la cual, a su juicio, se probó que el accidente se ocasionó por la ausencia de señalización al momento de limpieza de la vía, y estructuró parte de la decisión en que una de las demandantes, al momento de instaurar la denuncia ante la Fiscalía, refirió que el vehículo fue colisionado «*por la parte de atrás*», cuando dicha exposición se dio en otro contexto judicial.

2.2.2.3. Al tercer reparo añadió que la Juez consideró probado la inexistencia de señalización, pero terminó aduciendo que, a pesar de ello, existe culpa de un tercero porque, para efectos del caso el tercero es el conductor de la buseta de placas TMP-791 y él intentó hacer una maniobra indebida sin atender el «PARE» expuestos por los paleteros. Esa tesis, recalca, es conjetural porque no se probó que dicho conductor haya tenido la intención de ejecutar una maniobra de ese estilo. Además, al no haber señalización las demandadas están comprometidas en el acto y para argüir eximentes de

culpabilidad, el sujeto pasivo no puede tener participación en los hechos como sí ocurrió en este caso.

2.2.3. Las demandadas y llamadas en garantía replicaron el sustento del recurso. Convergieron en que la decisión de la Juez fue con observancia de la totalidad de las pruebas en conjunto y no de los elementos precisos descritos por el recurrente sobre los testimonios, pues entre el cumulo probatorio se deduce que esos puntuales casos no riñen con el análisis global. También expusieron que la prueba documental que aduce incorrectamente valorada tampoco es base del argumento decisorio, sino refuerzo y complemento de la conclusión, ya que sirve para adicionar a los distintos dichos que corroboran que la ocurrencia del suceso tuvo lugar por la responsabilidad de un tercero y no por las cuestiones planteadas en la demanda.

3. PROBLEMAS JURÍDICOS

Con base en lo expuesto, le corresponde a la Sala determinar:

i) ¿Valoró indebidamente la juez la prueba testimonial obrante en el expediente, y dio alcances de conclusivos a consideraciones o estimaciones personales de los declarantes frente al hecho de la responsabilidad alegada?

ii) ¿Tratándose de actividades peligrosas, se hace necesaria la demostración de la diligencia y cuidado en el desarrollo de la misma para que el demandado pueda exonerarse de responsabilidad alegado el hecho de un tercero?

iii) ¿Sustentó indebidamente la juez de primera instancia la configuración de la causa extraña -hecho de un tercero- como existente de responsabilidad de la demanda, y con ello existió una inadecuada motivación de la sentencia?

iv) ¿Erró la juez al calificar el carácter de imprevisible e irresistible del actuar del tercero como causa adecuada de la ocurrencia del accidente?

4. ESCENARIO PRESCRIPTIVO.

4.1 Presupuestos procesales

En punto de los presupuestos procesales, en tanto criterios indispensables para la validez de la relación jurídico-procesal, esto es, competencia del Juez, capacidad para ser parte, capacidad procesal y demanda en forma se advierten cumplidos a cabalidad.

4.2 Presupuestos materiales de la sentencia de fondo (legitimación en la causa)

4.2.1 Por sabido se tiene que la legitimación es una figura de derecho procesal y tema de obligado estudio por parte del juzgador al momento de desatar la *litis* como presupuesto material de la sentencia, y que, se traduce por activa en ser el titular que conforme a la ley sustancial está llamado a reclamar el derecho violado o a satisfacer el interés que legalmente se tiene, y por lo pasivo, en la persona que, según la misma ley, es la llamada a responder por tales derechos o intereses.

4.2.2 En línea de principio, está legitimada para pretender la indemnización de perjuicios toda persona a quien se causa un daño de manera directa. En el caso que nos ocupa, de acuerdo a los hechos narrados en la demanda, para la Sala no existe duda alguna de que la legitimación por activa está en cabeza de los demandantes, a quienes presuntamente se les causó un daño antijurídico en su órbita moral y patrimonial como consecuencia del accidente de tránsito en el que resultaron lesionados.

4.2.3 En punto a la legitimación en la causa por pasiva, la demanda se dirige en contra del Benemérito Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Yotoco y el Ingenio Pichichi S.A., de quienes se predica son los responsables de haber adelantado la labor de lavado de una carretera sin cumplir con las medidas de señalización adecuadas.

4.3 Presupuestos normativos

4.3.1 El fundamento del régimen de la responsabilidad por actividades peligrosas se encuentra consagrado en el artículo 2356 del Código Civil, el cual reza lo siguiente:

“Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta. Son especialmente obligados a esta reparación.”

En tal sentido, la jurisprudencia nacional a lo largo de múltiples fallos definió que si bien el artículo 2341 envuelve el régimen general de la responsabilidad, es decir, el que surge por el hecho propio, el artículo 2356 consagra la responsabilidad por el hecho de las cosas utilizadas en actividades

peligrosas como una excepción a la regla general;³ lo anterior, en tanto este último consagra una presunción de culpa en contra de quien causa perjuicios con ocasión del ejercicio de aquellas actividades cuya ejecución entraña peligros o riesgos para las personas del entorno.

En efecto, el artículo 2356 del Código Civil, además de regular lo atinente a la responsabilidad que surge del desarrollo de las actividades peligrosas, también reglamenta, al lado del supuesto previsto en el artículo 2347 *ibídem*, LA LLAMADA RESPONSABILIDAD DIRECTA, predicable, como se sabe, no solamente del autor material del hecho dañoso sino también de las personas, naturales o jurídicas, que ostentaren la condición de guardianas de la cosa inanimada con la cual se produjo el daño.

4.4 Presupuestos Jurisprudenciales

4.4.1 Sobre la acreditación de los elementos de la responsabilidad en materia de responsabilidad civil por actividades peligrosas, la Corte Suprema de Justicia ha señalado que por regla general el elemento culpa se presume en los siguientes términos:

“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, con el propósito de favorecer a las víctimas de accidentes en

³ MARTÍNEZ RAVE, Gilberto. La Responsabilidad Civil Extracontractual en Colombia: Aspectos sustanciales y procesales. Novena Edición. Biblioteca Jurídica Dike, 1996. Pág.320.

donde el hombre utilizando en sus labores fuerzas de las que no siempre puede ejercer control absoluto, son capaces de romper el equilibrio existente, y como secuela colocan a las personas o a los coasociados bajo el riesgo inminente de recibir lesión.”⁴

4.4.2 En cuanto a la incidencia del hecho de un tercero en casos donde el daño se produce por obra de una actividad peligrosa, la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia en sentencia C-665 de 2019 expuso que:

“(…) el hecho de un tercero, alegado para contrarrestar la presunción que se desprende de la prueba de haberse causado el daño por motivo de una actividad peligrosa, tiene que participar en buena medida de los caracteres propios de la fuerza mayor exculpatoria, lo que al tenor de reiterada doctrina jurisprudencial le impone a los falladores la obligación de verificar la concurrencia de severas condiciones (...).

(...) puede sostenerse entonces que aquellas condiciones de las que depende que a la intervención de un tercero puedan imprimírsele los alcances plenamente liberatorios (...) son los siguientes: a) Debe tratarse antes que nada del hecho de una persona por cuyo obrar no sea responsable reflejo el agente presunto, vale decir que dicho obrar sea completamente externo a la esfera jurídica de este último; b) También es requisito indispensable que el hecho fuente del perjuicio no haya podido ser previsto o evitado por el demandado, ya que si era evitable y no se tomaron, por imprudencia o descuido, las medidas convenientes para evitar el riesgo de su ocurrencia, la imputabilidad a ese demandado es indiscutible, lo que en otros términos quiere significar que cuando alguien, por ejemplo, es convocado para que comparezca a juicio en estado de culpabilidad presunta por el ejercicio de una actividad peligrosa, y dentro de ese contexto logra acreditar que en la producción del daño tuvo injerencia causal un elemento extraño puesto de manifiesto en la conducta de un tercero, no hay exoneración posible mientras no

⁴ CSJ-SC 5885 de 2016.

suministre prueba concluyente de ausencia de culpa de su parte en el manejo de la actividad; c) Por último, el hecho del tercero tiene que ser causa exclusiva del daño, aspecto obvio acerca del cual no es necesario recabar de nuevo sino para indicar, tan sólo, que es únicamente cuando media este supuesto que corresponde poner por entero el resarcimiento a la cuenta del tercero y no del ofensor presunto, habida consideración que si por fuerza de los hechos la culpa de los dos ha de catalogarse como concurrente y por lo tanto, frente a la víctima, lo que en verdad hay son varios coautores que a ella le son extraños, esos coautores, por lo común, están obligados a cubrir la indemnización en concepto de deudores solidarios que por mandato de la ley lo son de la totalidad de su importe, postulado éste consagrado por el artículo 2344 del Código Civil (...).”⁵

En igual sentido, en Sentencia de casación civil del 18 septiembre de 2009, rad. 2005-00406-01, la misma Corporación condensó la doctrina precedente, así:

“(…) la intervención exclusiva de un tercero, esto es, de un sujeto ajeno al autor y a la víctima por cuya conducta se causa el daño; para romper el nexo causal, además de exclusiva, eficaz, idónea y determinante de la lesión, pues “cuando el hecho del tercero no es la causa determinante del daño no incide en ninguna forma sobre el problema de la responsabilidad...” (G. J. T. LVI, págs. 296 y 321), es menester “que el hecho fuente del perjuicio no haya podido ser previsto o evitado por el demandado” (cas. civ. octubre 8 de 1992; 24 de marzo de 1939, XLVII, 1947, p. 63)”. (Subraya la Sala)

4.5 Aplicación al caso en concreto.

4.5.1 Lo primero que debe decirse es que en tratándose de una acción de responsabilidad civil, en donde el daño que se pretende que sea reparado se origina en una actividad de las que se estiman como peligrosas, el

⁵ CSJ SC del 8 de octubre de 1992, rad. 3446.

régimen de responsabilidad aplicable es el de culpa presunta, en el que como previamente se esbozó, 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, y éste último sólo podrá librar su responsabilidad demostrando la ocurrencia de una causa extraña, es decir, que el daño se produjo como consecuencia de la fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o culpa de un tercero.

Para el caso presente ninguna duda existe acerca del carácter de peligrosa que reviste la actividad ejercida por la parte demandada, dada la realización de un lavado de vía que requería para su desarrollo la colocación de obstáculos en una carretera que impedía la normal circulación de vehículos, e invasión de una parte de sus carriles con un vehículo de gran tamaño (carro de bomberos que ocupaba la berma y parte de la calzada); circunstancias, que implicaban un riesgo de que se presentara en concreto el resultado dañoso acontecido. Es decir, la parte demandada creó el riesgo que podía tener una consecuencia dañosa⁶.

De ahí, entonces, fijada como se encuentra la ocurrencia del accidente de tránsito, y vistas las razones en las cuales se fundó la sentencia de primer grado para declarar probada la causa extraña -hecho de un tercero- como eximente de responsabilidad de los demandados, pasa la Sala a pronunciarse sobre los reparos planteados por la parte actora -apelante, en los siguientes términos:

4.5.2 En primero de los reparos planteados, el apelante acusa a la falladora de primera instancia de cometer errores de valoración probatoria, en torno a los testimonios rendidos por los señores Jessica Manrique Ulloa,

⁶ La Corte Suprema de justicia en sentencia de mayo 3 de 1965 estableció: “*Por actividad peligrosa se entiende todas aquellas que el hombre realiza mediante el empleo de cosas o energía susceptibles de causar daño a terceros*”.

Víctor Alfonso Sanclemente Ríos, Jaime de Jesús Villada Vélez, José Polivio Imbacuan Coral y Luis Alfredo Ascuntar, de quienes afirma, algunos no vieron el accidente, y otros, a pesar de sí haberlo hecho, dieron cuenta de la violación de la regla de seguridad (falta de señalización) pues de su relato dejaron ver que los conos no estaban a la distancia adecuada.

No obstante, revisado dicho material probatorio, debe decirse que la Sala no encuentra que se halla configurado el citado error, ni tampoco, que la juez hubiera errado en la valoración de los mismos de cara al eximente de responsabilidad que encontró configurado.

En efecto, si bien, como lo indica el apelante, los señores Jessica Manrique Ulloa, Víctor Alfonso Sanclemente Ríos, Jaime de Jesús Villada Vélez, indicaron que pese a estar presentes en el lugar de los hechos, no observaron el accidente, dado que la primera de ellos estaba en la parte de atrás del vehículo efectuando la labor de lavado, el segundo era el maquinista que controlaba la máquina de bomberos, y el tercero se encontraba casi a 300 metros del sitio de colisión, guiando el proceso de extracción de caña, lo cierto es que, de su testimonio aquellos coincidieron en señalar que el procedimiento de lavado sí estaba siendo atendido por dos paletteros encargados de regular el tráfico de cada lado de la vía, así como que, dijo el tercero de ellos, existían aproximadamente 7 vallas o avisos que señalaban a los conductores sobre el procedimiento de extracción de caña, entre ellas, la que señalaba la superficie deslizante dados los residuos de suciedad que presentaba la vía y que eran objeto de lavado.

De otro lado, y esto en torno de los testimonios rendidos por los señores José Polivio Imbacuan Coral y Luis Alfredo Ascuntar, que sí fueron testigos presenciales del hecho, se puede ver que éstos ilustran correctamente al fallador acerca de las circunstancias bajo las cuales se estaba llevando a

cabo el procedimiento de lavado, la señalización de la vía, su función de regular y detener el tráfico, pues eran los paleteros encargados de dicha labor, el acatamiento de la señal de PARE por parte de los 3 primeros vehículos involucrados en el accidente, incluido en el que se transportaban los demandantes, y el impacto que sufrieron de parte del quinto vehículo, quien quiso ejercer una maniobra de adelantamiento, desatendiendo la señal de PARE.

Siendo ello así, no hay lugar a considerar que el la juez efectuó una inadecuada valoración de los mismos para extraer de todos ellos forma como ocurrió el accidente, pues es claro que frente a la imputación de la demanda, tuvo por probados determinados hechos de lo afirmado por cada uno de ellos, en consonancia con las demás pruebas que obran en el expediente. Es decir, valoró de sus dichos la prueba de la señalización de la vía, haciendo énfasis en que los dos, al ser testigos presenciales del accidente, dieron cuenta de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las cuales se produjo la colisión.

De otro lado, tampoco se encuentra acertado indicar que la Juez basó su decisión guiada por lo que supuestamente los testigos le indicaron que pudo ser la causa del accidente, ni mucho menos que la misa resulta “conjetural”, pues a pesar de que durante el interrogatorio aquella indagó a los testigos acerca de los motivos por los que “ellos creían que fue la casusa del accidente” y que dicha conclusión ciertamente no depende de la extracción u opinión que pueden hacer los testigos del hecho alegado, no significa ello que tales apreciaciones hayan sido tomadas en cuenta por la juez para cimentar la configuración del eximente de responsabilidad de marras, pues la decisión se basó en el análisis en conjunto de todas las pruebas allegadas al proceso, y que dieron cuenta de la configuración del eximente de responsabilidad alegado por los demandados.

Nótese cómo el fundamento de la sentencia se erigió bajo el supuesto de que sí existía la socorrida señalización vial y que la señal de PARE oportunamente utilizada por uno de los paleteros que se encontraba sobre el vía en el sentido Cali – Media Canoa, sí surtió efectos o cumplió con su cometido, pues logró la detención de los vehículos de placas KLP-715, DBD-190, e inclusive del BOJ-337 de propiedad de una de las demandantes. Es decir, la juez no sólo tuvo por probada la existencia de una señal de pare en la vía, sino además, de existencia de los paleteros que regulaban el tráfico y demás señales de alerta que fueron atendidas por los conductores de los señalados vehículos.

Y es que cuando aún el apelante insiste en que los referidos testigos, contrario a lo dicho por la juez, lo que hicieron fue confirmar la violación de las normas de tránsito al respecto, pues en su sentir, no mencionaron la existencia de conos de seguridad y que el paletero se encontraba muy cerca de la máquina de bomberos (distancia menor a 40 mts.), lo cierto es que, visto el testimonio del paletero José Olivio Imbacuan, éste afirmó que el procedimiento de extracción de caña, y consecuente lavado de la vía, contaba con la señalización de vallas colocadas sobre la vía con inclusive 3 días de antelación al día del accidente, así como que, los conos que se hallaban cerca a la máquina de bomberos de iban moviendo conforme ésta avanzaba en su labor de limpieza, y que la señal de detención del tráfico por él indicada a los vehículos que transitaban en el sentido Cali – Media Canoa “PARE”, fue correctamente atendida al menos por dos vehículos, quienes se estacionaron sobre la vía esperando que se les diera la orden de reanudar su marcha; detención de vehículos que como se sabe, fue ratificada por el testigo citado de oficio por el despacho, señor Anderson Velasco Munevar (minuto 38:02 audiencia de instrucción).

Al respecto conviene señalar que a pesar de que el demandante en el curso de la apelación, insiste en que lo único que se extracta de los testimonios de los señores José Polivio Imbacuan Coral y Luis Alfredo Ascuntar, es que no se acataron los lineamientos consagrados en el manual de señalización vial del Ministerio de Transporte, específicamente los relacionados con las características de la señal de PARE utilizada para regular el tráfico y la distancia a la que debía ser visible el auxiliar de tránsito a los conductores, debe decirse que, tal señalamiento, lejos de probar la imputación planteada en la demanda frente a la inexistencia de señales de prevención vial, confirma su existencia. Luego si lo pretendido era la valoración de una supuesta inadecuada utilización de tales instrumentos o el incumplimiento de normas técnicas por parte de los mismos⁷, dicha imputación no sólo debió ser planteada en primera instancia para su consideración, sino que además, debió ser objeto de contradicción y prueba, a fin de garantizar el derecho procesal de defensa.

Lo dicho, máxime si, como se indicará más adelante en el desarrollo de los demás reparos planteados, la acreditación de parte de las demandadas de la utilización de las medidas de seguridad, permitió la configuración del eximente de responsabilidad -culpa de un tercero-, al ser éste, como se sabe uno de los elementos indispensables para que tal excepción se abra paso.

4.5.3 En torno del **segundo y tercer reparo** formulados por el apelante, que giran en torno de la valoración probatoria del material documental allegado al expediente y la deficiente motivación de la

⁷ Manual de señalización vial – Capítulo 4. numeral 4.10.5 Control PARE/SIGA. “La señal debe ser indeformable por la acción del viento u otros factores y debe ser unida a una paleta (bastón) de un largo que asegure en una posición vertical que la parte inferior de la señal esté a 1,6 m de elevación”
4.10.5.2 Auxiliares de tránsito. “El Auxiliar de Tránsito debe ser siempre visible a una distancia mínima de 200 m para todos los conductores, por ello debe usar permanentemente la vestimenta especificada en la Sección 4.12.2 de este capítulo”

configuración del eximente de responsabilidad -culpa de un tercero, debe decirse de entrada, que la labor desarrollada por el *a quo* al respecto se efectuó de manera correcta.

En efecto, aun cuando el apelante afirma que en la sentencia se valoró indebidamente las denuncias y declaraciones efectuadas por las demandantes y otros, ante la Fiscalía General de la Nación dentro de la investigación por el delito de lesiones personales culposas adelantada en contra del señor Víctor Alfonso Sanclemente (conductor del vehículo de Bomberos), dándoles supuestamente un alcance que no corresponde al deducir de la mismas el eximente de responsabilidad declarado, desconociendo con ello la teoría de la causalidad adecuada y pasando por alto el análisis de los elementos ineludibles para la declaración de esta eximente de responsabilidad civil (imprevisibilidad, irresistibilidad, exterioridad y causalidad adecuada), lo cierto es que analizado el argumento planteado por la juez en torno su configuración, no se ve que la misma hubiese desconocido tales postulados, pues aquella fue enfática en concluir que, para el caso concreto, pese a existir la señalización pertinente, la conducta desplegada por el conductor de la buseta de placa TMP-791 le resultó imprevisible e irresistible a los demandados dada la maniobra imprudente que éste intentó ejecutar, en contravía de la señal de PARE existente en el lugar.

Y es que si bien, como se dejó dicho en los fundamentos jurisprudenciales de esta providencia⁸, son tres los supuestos para que opere el eximente de responsabilidad o causa extraña por el hecho de un tercero, dentro de los que recalca el apelante, se encuentra que el hecho fuente del perjuicio no haya podido ser previsto o evitado por el demandado, ya que si era evitable y no se tomaron, por imprudencia o descuido, las medidas convenientes para evitar el riesgo de su ocurrencia, la imputabilidad a ese demandado es

⁸ Op. cit pág. 19

indiscutible, visto el material probatorio que obra en el presente asunto, se ve que, pese a la diligencia con la que actuaron los demandados en el desarrollo de la catalogada actividad peligrosa, esto es, tomando las medidas pertinentes para evitar el riesgo de su ocurrencia, lo cierto es que, en la producción del daño objeto de la Litis, tuvo injerencia causal la conducta de un tercero.

Al respecto, ninguna duda le asiste a la Sala acerca del hecho de que las declaraciones rendidas por los testigos citados al proceso, como se dijo en precedencia, fueron consistentes en señalar no solamente cuáles eran las labores de prevención que se tomaban para efectuar el lavado de la vía, sino además que, el día y en el lugar de los hechos tal procedimiento se cumplió, pues existían vallas de seguridad fijadas en la vía, la máquina de bomberos que efectuaba el lavado tenía encendidas las luces de alarma (licuadoras), y además existían dos paleteros con señales de PARE encargados de controlar el flujo de carros, ubicados a cada lado de la vía.

Dicho que inclusive, fue afirmado por el testigo que de oficio fue citado por el Juzgado, señor ANDERSON VELASCO MUNEVAR, conductor del vehículo de placa DBD-190, que venía delante del carro que transportaba a los demandantes, cuando señaló que se percató que había un carro de bomberos y que una persona se le atravesó al vehículo de adelante -Ford-, que esa persona tenía la señal a la altura del pecho, que dicho vehículo se detuvo y que él también lo hizo, alcanzado inclusive a “colocar las estacionarias” y mirar hacia atrás por el retrovisor porque yo iba delante de mi hermano, de quien dijo, se percató de que también había parado y que en el momento en que giró la mirada hacia adelante sintió “el totazo”.

Siendo los anteriores testimonios de ese tenor, es viable concluir que el procedimiento de lavado de mallas sí se estaba llevando a cabo bajo las medidas de seguridad adecuadas para evitar riesgos, y que los mismos, como

lo indicó acertadamente la juez de primera instancia, surtieron su cometido, poniendo con ello en entre dicho la descripción de la hipótesis del accidente atribuida al vehículo 1 (carro de bomberos), no solo en las declaraciones que en su momento rindieron los testigos del accidente dentro de la investigación penal de marras acerca de la detención del vehículo en el que se transportaban los demandantes (testimonio de Alexander Velasco García – conductor de vehículo en donde se transportaban los demandantes), sino también en el informe policial de accidente de tránsito allegado al proceso, según el cual, el procedimiento de lavado no contaba con la señalización reglamentaria, conos, vallas a una distancia de 40 metros antes y 40 metros después.

Lo anterior, más cuando se tiene que de acuerdo con dicho informe policial, de una parte, la colisión se produjo en una vía recta, cosa que, conforme las reglas de la experiencia, permitía a los conductores que transitaban por aquella, tener una buena visibilidad de la acción desarrollada por los demás conductores, y de otra, que, existiendo los conos de seguridad colocados a la distancia referida en la demanda, los mismos, hubiesen sido vistos en principio por el vehículo No. 2 (Ford) al ser quien primero quien dadas las condiciones de la vía (una calzada – vía recta) tenía la posición para observarlos a lo lejos, restándoles a los conductores que venían detrás de él, por obvias circunstancias de visibilidad, acatar las normas de tránsito relacionadas con la conservación de la distancia de seguridad en caso de frenado, y estar atentos a las maniobras de los demás actores viales en la vía, en éste caso la disminución de velocidad y detención de los vehículos que transitaban adelante.

Nótese cómo la hipótesis del accidente señalada frente a los vehículos 3 y 5 en el señalado informe, es decir, a los carros de placas BOJ-337 (kia carens) y TMP-791 (buseta), se atribuyó a la No. 212, esto es, no mantener la distancia de seguridad.

Así las cosas, siendo que en el presente asunto, la parte demandada logró acreditar que en la labor de lavado por ella desempeñada no fue ni negligente ni descuidada, y que la conducta del conductor del vehículo de placa TMP-791, señor Francisco Augusto Mendoza Valdez, fue la causa exclusiva, determinante y además idónea del daño, pues de haber éste atendido la señal de PARE indicada por el personal que contralaba el tráfico, y respetar la distancia mínima de seguridad, la colisión no hubiere ocurrido, es claro que, no podría atribuirse responsabilidad a los demandados por los daños sufridos por los demandantes, en tanto la acción imprudente y descuidada de éste último conductor no podía ser controlada por aquellos.

Piénsese que si el conductor de la buseta se hubiese percatado de que los vehículos que venían delante suyo, disminuyeron su velocidad, frenaron, e inclusive detuvieron su marcha, aquel, de actuar prudentemente, como lo exige la conducción de vehículos automotores, también hubiese detenido su marcha evitando la colisión (causa eficiente); circunstancia que de contera, se tiene no puede ser prevista ni evitada por los demandados, quienes confían en que todos los actores viales son respetuosos de las normas de tránsito.

Es decir, el para el caso concreto se hallan configurados los postulados para que opere el eximente de responsabilidad aducido por los demandados, así: 1. el hecho del señalado tercero no es responsabilidad reflejo del agente presunto, pues resulta ajeno a su esfera jurídica; 2. el hecho fuente del perjuicio no pudo ser previsto o evitado por el demandado, y por último, 3. el hecho de ese tercero fue la causa exclusiva, eficaz, idónea y determinante del daño, rompiéndose con ello el nexo causal necesario para imputar responsabilidad a los demandados.

Se insiste, ello en virtud de que, en vista de que, el hecho de un tercero, alegado para contrarrestar la presunción que se desprende de la prueba de haberse causado el daño por motivo de una actividad peligrosa, tiene que participar en buena medida de los caracteres propios de la fuerza mayor exculpatoria, que como se explicó, fue lo ocurrió en el presente evento.

4.5.4 En conclusión, teniendo en cuenta que los reparos formulados por la parte apelante no se encuentran llamados a prosperar, en tanto quedó acreditada la existencia de un eximente de responsabilidad en cabeza de las demandadas, se confirmará la sentencia apelada y condenará en costas de esta instancia a la demandante.

5. RESOLUCIÓN

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cali, en Sala Civil de Decisión, administrando Justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

RESUELVE:

PRIMERO. - CONFIRMAR la sentencia del 13 de noviembre de 2019, proferida por el JUZGADO QUINTO CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI dentro del proceso de la referencia.

SEGUNDO. - CONDENAR en costas procesales de esta instancia a la parte demandante. Para tal efecto, el Magistrado Sustanciador fija el valor de dos (2) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes como agencias en derecho. Liquídense de manera concentrada en el juzgado de origen conforme la regla dispuesta en el artículo 366 del C.G.P.

TERCERO. - Devolver el expediente al Juzgado Quinto Civil del Circuito de Cali para lo de su cargo.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

El Magistrado Ponente,

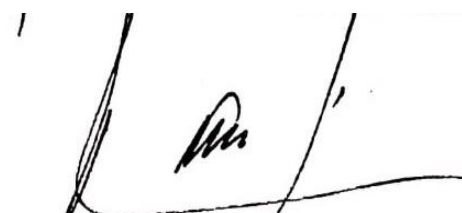


JULIÁN ALBERTO VILLEGAS PEREA

Los demás Magistrados integrantes de la Sala,



FLAVIO EDUARDO CÓRDOBA FUERTES



JOSÉ DAVID CORREDOR ESPITIA