



TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL
SANTA ROSA DE VITERBO

Relatoría

RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL - REGLA GENERAL: Toda persona a la que se le causa un daño está legitimada para pretender la indemnización de perjuicios de manera directa o indirecta, pues si fallece, existen dos clases de acciones. / **RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL – CLASES DE ACCIONES:** i) la de los herederos, que tienen interés legítimo no solo para reclamar sus propios daños sino los ocasionados a su causante; y ii) la de las demás personas que, herederos o no de la víctima directa, tienen legitimación por verse perjudicadas con su deceso, pero solo para reclamar sus propios daños. / **RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL – CRITERIO PARA DETERMINAR EL TIPO DE RESPONSABILIDAD:** Criterio de la naturaleza de la pretensión, pues si lo que pretenden los demandantes es la reparación de sus propios daños por la muerte de la víctima directa siempre se tratará de una responsabilidad de carácter extracontractual.

En relación con el tema, el artículo 2342 del Código Civil establece una regla general de responsabilidad civil, según la cual toda persona a la que se le causa un daño está legitimada para pretender la indemnización de perjuicios de manera directa o indirecta, pues si fallece, existen dos clases de acciones: i) la de los herederos, que tienen interés legítimo no solo para reclamar sus propios daños sino los ocasionados a su causante; y ii) la de las demás personas que, herederos o no de la víctima directa, tienen legitimación por verse perjudicadas con su deceso, pero solo para reclamar sus propios daños. La primera de esas acciones, puede ser contractual o extracontractual, en función de si la muerte del causante es el resultado del incumplimiento de las obligaciones adquiridas previamente por el agente del daño, o si se deriva de la simple omisión del deber de no causar daño a los demás. En tanto que, la segunda, siempre es de naturaleza extracontractual, pues a pesar que se derive de un contrato, el tercero, heredero o no de la víctima, no puede ubicarse en su lugar si lo que pretende es la reparación de su propio daño. De allí que, el primer criterio para determinar el tipo de responsabilidad que se debe aplicar lo es el de la naturaleza de la pretensión, pues si lo que pretenden los demandantes es la reparación de sus propios daños por la muerte de la víctima directa siempre se tratará de una responsabilidad de carácter extracontractual. Pero, si la que demanda es la víctima directa o demandan sus herederos a nombre de esta, el tipo de responsabilidad va a depender de que los daños sean el resultado del incumplimiento de las obligaciones propias del contrato, en cuyo caso será de naturaleza contractual; o de que los daños surjan de la infracción del deber general de no causar daño a los demás. Evento en el cual, a pesar de la existencia del contrato, será extracontractual. Artículo 2342 del Código Civil, CSJ, Sala de Casación Civil, sentencia de 10 marzo de 1994, reiterada en la de 18 de mayo de 2005, Exp. 14415.

RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL - RESPONSABILIDAD POR LAS ACTIVIDADES PELIGROSAS Y AUSENCIA DE INJERENCIA DE LA CULPA: El criterio de imputación de responsabilidad es el riesgo que el ejercicio de una actividad peligrosa comporta, en sí mismo, por el peligro potencial e inminente de causar un daño a los demás. / **RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL - PRESUNCIÓN DE CULPA:** Implica que el transportador y demás involucrados (conductores, propietarios, empresas de transporte) no puedan exonerarse de responsabilidad tan solo demostrando que actuaron con diligencia y cuidado en desarrollo del contrato de transporte

En relación con el punto, la Corte parte de que el régimen de responsabilidad por las actividades peligrosas es singular y está sujeto a directrices específicas. En especial, porque en esta clase de eventos el criterio de imputación de responsabilidad es el riesgo que el ejercicio de una actividad peligrosa comporta, en sí mismo, por el peligro potencial e inminente de causar un daño a los demás. Por lo cual, la culpa no tiene ninguna injerencia ni para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas ni para su exoneración. El demandante no debe probar la culpa, sino que le basta con demostrar el ejercicio de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad para que proceda la indemnización; y, al autor del daño, no le basta con probar que actuó con diligencia y cuidado para exonerarse de responsabilidad, sino que debe demostrar la existencia de una causa extraña, es decir, fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o de un tercero. Esa particularidad, denominada por la Corte en algunas ocasiones presunción de culpa y, en otras como corrección doctrinaria, presunción de culpabilidad o de responsabilidad implica que el transportador y demás involucrados (conductores, propietarios, empresas de transporte) no puedan exonerarse de responsabilidad tan solo demostrando que actuaron con diligencia y cuidado en desarrollo del contrato de transporte. En la medida en que, su responsabilidad es de carácter extracontractual, a pesar de que haya mediado dicho contrato.



TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL
SANTA ROSA DE VITERBO

Relatoría

RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL – PRESCRIPCIÓN: Cuando lo que pretenden es la reparación por daños causados a los pasajeros u ocupantes de los vehículos, tanto estos como demás implicados, conductores, propietarios, empresas de transporte; están sometidos al régimen de responsabilidad extracontractual y, por tanto, al término de prescripción de diez años previsto para la prescripción extraordinaria.

Dicha clasificación reviste de especial importancia, pues implica que, si se trata de responsabilidad extracontractual, los implicados no puedan acudir al término especial de prescripción de dos (2) años previsto en el artículo 993 del Código de Comercio para las obligaciones directas o indirectas provenientes del contrato de transporte, sino que están sometidos al término de diez (10) años del artículo 2536 del Código Civil, para la prescripción extraordinaria. Sin embargo, ello no quiere decir que en todos los casos de transporte de personas la responsabilidad sea de carácter extracontractual, sino que el régimen aplicable va a depender de si los daños son el resultado del incumplimiento de las obligaciones especiales del contrato de transporte de personas, tales como la pérdida del equipaje, los daños producidos por retrasos del vehículo, o el pago del precio del servicio, etc., en cuyo caso será de naturaleza contractual; o de que lo daños surjan de la infracción del deber general de no causar daño a los demás, que siempre será extracontractual. (...) En consecuencia, independientemente de que, quien demande sea la víctima que celebró el contrato de transporte, o los demás damnificados, cuando lo que pretenden es la reparación por daños causados a los pasajeros u ocupantes de los vehículos, tanto estos como demás implicados (conductores, propietarios, empresas de transporte), están sometidos al régimen de responsabilidad extracontractual y, por tanto, al término de prescripción de diez (10) años previsto para la prescripción extraordinaria. Sentencia SC780-2020.

ERROR EN LA INTERPRETACIÓN DE LA DEMANDA DE RESPONSABILIDAD CIVIL – CONDENA POR REGIMENES DE RESPONSABILIDAD DISTINTOS FRENTE A PASAJERA A LA QUE SE LE CAUSA DAÑO EN ACCIDENTE DE TRANSITO: Incidencia del error frente a aspectos objeto de impugnación, tales como la excepción de prescripción, la responsabilidad del conductor del bus y la procedencia de la condena en favor de los familiares de la víctima directa.

Sin embargo, en la sentencia impugnada, siguiendo ese mismo derrotero se estimó erróneamente que el estudio debía abordarse de manera distinta para los demandados, es decir, para unos un régimen contractual y, para otros, uno extracontractual, sin tener en cuenta que los perjuicios reclamados provenían del daño causado a la pasajera de uno de los vehículos involucrados, más no de otras obligaciones del contrato de transporte. Lo cual implicaba que el régimen aplicable para todos fuera era el de responsabilidad extracontractual. En efecto, al no tratarse de un daño derivado de retrasos del vehículo, del pago del precio del servicio, pérdida del equipaje u otros de similares características, sino de los daños causados a uno de los pasajeros, el régimen que se debe aplicar es aquel que se deriva de la regla general de no causar daño a los demás, es decir, el de la responsabilidad civil extracontractual. Ese error de interpretación de la demanda, por supuesto, reviste de especial importancia frente a varios aspectos que son objeto de impugnación, tales como la excepción de prescripción, la responsabilidad del conductor del bus y la procedencia de la condena en favor de los familiares de la víctima directa.

RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL - HECHO DE UN TERCERO: Para que pueda configurarse como causal de exoneración de responsabilidad es indispensable que pueda tenerse como causa exclusiva del daño. / **RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL – GRADUACIÓN DE CULPAS:** Cuando en la producción del daño concurren de manera simultánea tanto la conducta del agente como la de la víctima, no se rompe el nexo causal; pero debe hacerse una disminución proporcional de la indemnización dependiendo del grado de incidencia del comportamiento de la víctima en la realización del resultado lesivo o del otro agente que haya intervenido.

Para que el hecho del tercero pueda configurarse como causal de exoneración de responsabilidad es indispensable que pueda tenerse como causa exclusiva del daño. Es decir, cuando es condición suficiente del mismo, bien porque en su producción no interviene para nada la acción de otro agente o de la propia víctima, ora porque a pesar de haber intervenido, la conducta de estos resulta irrelevante para la producción del daño, en cuanto la acción negligente o imprudente del tercero excluya a las demás como la única que



TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL
SANTA ROSA DE VITERBO

Relatoría

causó el perjuicio. En efecto, bien puede ocurrir en los términos del artículo 2357 del Código Civil que en la producción del daño concurren de manera simultánea tanto la conducta del agente como la de la víctima, caso en el cual no se rompe el nexo casual. Pero debe hacerse una disminución proporcional de la indemnización dependiendo del grado de incidencia del comportamiento de la víctima en la realización del resultado lesivo o del otro agente que haya intervenido. Sala de Casación Civil de la Corte recientemente en sentencia SC2107 de 12 de junio de 2018, rad. 2011-00736-01, sentencia SC de 24 de agosto de 2009, rad. 2001- 01054-01.

RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL – ANÁLISIS PROBATORIO DE LA INCIDENCIA DE LA VELOCIDAD EN ACCIDENTE DE TRANSITO: No todos los accidentes van a ocurrir justo en el lugar en el que se encuentra ubicada la señal de tránsito de velocidad; cómo no pensar que el retorno se encontraba dentro de su rango de cobertura, cuando el conductor, primero, se encuentra con la señal de límite de velocidad y, luego, con otras tres señales que le indican la presencia de un retorno e incluso una de ellas consiste en un letrero de precaución disminuya velocidad. / RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL – OMISIÓN DE VELOCIDAD CONTRIBUYÓ A REDUCIR CONSIDERABLEMENTE SU CAPACIDAD DE REACCIÓN FRENTE A UN OBSTÁCULO: Aumentó considerablemente la magnitud del daño, pues precisamente el impacto frente a un vehículo pesado desplazándose a gran velocidad coadyuvó a que la víctima saliera despedida por una de sus ventanas.

Esa prueba, correctamente apreciada, enseña que el límite de velocidad en ese sector para la fecha en que ocurre el accidente era de 30 km/h. En la apelación se afirma que esa señal no estaba en el lugar de los hechos, pero de un lado, no todos los accidentes van a ocurrir justo en el lugar en el que se encuentra ubicada la señal de tránsito y, de otro lado, cómo no pensar que el retorno se encontraba dentro de su rango de cobertura, cuando el conductor, primero, se encuentra con la señal de límite de velocidad y, luego, con otras tres señales que le indican la presencia de un retorno e incluso una de ellas consiste en un letrero de: «precaución disminuya velocidad». Ese grupo de señales, en conjunto, por supuesto, que obligaban a Wilmer Alexander Uyaban Moreno, conductor del bus, a respetar el límite específico de velocidad de 30 km/h., pero además, les exigían transitar con precaución frente a la salida de otros vehículos que pretendían incorporarse luego de hacer el retorno que es como se produjo el accidente y, todas ellas, fueron desconocidas por aquel al momento del accidente, pues recordemos que según el informe pericial de física forense transitaba en un rango entre 65 y 82 km/h. Las normas de tránsito sobre velocidad tienen por objeto disminuir los riesgos propios de la conducción, pues buscan que haya suficiente tiempo de reacción para frenar o realizar una maniobra evasiva ante cualquier tipo de obstáculo y reducir las consecuencias frente a una colisión, por eso, exceder dichos límites provoca que las secuelas del accidente sean mucho más graves. La conducta desplegada por Uyaban Moreno, conductor del bus de placas XUJ925, también influyó de manera determinante en la producción del daño, en la medida en que desplazarse con exceso de velocidad, desde luego, reducía considerablemente su capacidad de reacción frente a un obstáculo y aunque no se puede determinar si ello impidió o no el éxito de una maniobra de evasión o frenado, claro que reducía esa posibilidad, pero sobre todo aumentó considerablemente la magnitud del daño, pues precisamente el impacto frente a un vehículo pesado desplazándose a gran velocidad coadyuvó a que Betulia Díaz de Bayona saliera despedida por una de sus ventanas. Sentencia de SC4232 de 22 de septiembre de 2021.

RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL – LUCRO CESANTE FUTURO: No es necesaria la prueba pericial. / RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL Y CONDENA POR LUCRO CESANTE FUTURO - PRINCIPIO DE CONGRUENCIA: No puede imponerse una condena por concepto de lucro cesante futuro, pues esa pretensión no se formuló oportunamente en la demanda y ello impide que el juez proceda a liquidar dicho perjuicio.

En esas condiciones, independientemente de la procedencia de valorar o no el dictamen, el tema debe estudiarse desde el punto de vista del principio de congruencia, en la medida en que, para liquidar el lucro cesante, consolidado o futuro, no es necesaria la prueba pericial, sino que basta con aplicar las formulas dispuestas para tal fin, como se hizo en primera instancia con el consolidado. El artículo 281 del Código General del Proceso, al regular las congruencias, establece que la sentencia deberá estar en consonancia con los hechos y las pretensiones de la demanda, así como con las excepciones que aparezcan probadas y



TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL
SANTA ROSA DE VITERBO

Relatoría

hubieren sido alegadas. De forma que «no podrá condenarse al demandado por cantidad superior o por objeto distinto del pretendido en la demanda ni por causa diferente a la invocada en esta». Para el caso, si se revisan las pretensiones de la demanda se encuentra que al referirse a las «declaraciones y condenas» se solicitó, de forma general, el pago de perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales y, en el capítulo denominado: «estimación de perjuicios materiales y morales», tan solo se pretendió la suma de \$48'000.000,00 por concepto de lucro cesante consolidado refiriéndose a lo que la demandante Betulia Díaz de Bayona dejó de percibir, específicamente, desde la fecha del accidente hasta la presentación de la demanda. Por eso, no cabe duda que en virtud del principio de congruencia no puede imponerse una condena por concepto de lucro cesante futuro, pues esa pretensión no se formuló oportunamente en la demanda y ello impide que el juez proceda a liquidar dicho perjuicio, pues de lo contrario, se vulneraría el derecho de defensa de los demandados. De forma que, admitiendo o no el dictamen, la decisión no puede ser otra que la de confirmar, en este aspecto, la sentencia.

RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL Y LLAMAMIENTO EN GARANTIA A ASEGURADORAS – COBERTURA DE POLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL: También actúan como demandantes los familiares de la víctima y frente a ellos, se está frente a terceros que no hacen parte del contrato de transporte.

El objeto de la Póliza de Responsabilidad Civil Contractual No. 8001058895 de Axa Colpatria S.A.14, era amparar los riesgos causados a los pasajeros del bus de Placas XUJ925, tal como lo señaló esa entidad al contestar el llamamiento. En la póliza, se prevé una cobertura de hasta ciento sesenta (160) salarios mínimos para el caso de incapacidad permanente parcial y se estipuló que era «sin deducible» y por perjuicios morales el equivalente al 60% del valor asegurado. Por lo que, esa póliza debe cubrir los daños causados a Betulia Díaz de Bayona, quien se desplazaba como pasajera en ese vehículo al momento del siniestro. Por su parte, Allianz Seguros S.A. alega que la Póliza de Responsabilidad Extracontractual No. 13370906 tenía por objeto cubrir los daños causados a terceros en un siniestro, más no los de los pasajeros del vehículo y que por ello no debe ser condenada. Sin embargo, además de la pasajera del vehículo, en este evento, también actúan como demandantes sus familiares y frente a ellos, se está frente a terceros que no hacen parte del contrato de transporte; en esta póliza, los riesgos cubiertos por concepto de muerte o lesiones a una persona es de \$100'000.000,00 y el deducible es del 0%¹⁵ por lo que, el amparo de ese seguro deberá limitarse a esos montos.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL SANTA ROSA DE VITERBO SALA ÚNICA

PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL DE LA NACION
LEY 1128 de 2007

RADICACIÓN:	15238310300220140000801
PROCESO:	RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL
ORIGEN:	JUZGADO TERCERO CIVIL DEL CIRCUITO DE DUITAMA
INSTANCIA:	SEGUNDA
PROVIDENCIA:	SENTENCIA
DECISION:	REVOCA, MODIFICA Y CONFIRMA
DEMANDANTE:	BETULIA DÍAZ DE BAYONA Y OTROS
DEMANDADO:	WILMER ALEXANDER UYABAN MORENO y Otros
ACTA No.:	100
APROBACIÓN:	Sala Discusión 12 mayo 2022
M. PONENTE:	JORGE ENRIQUE GOMEZ ANGEL Sala Segunda de Decisión

Santa Rosa de Viterbo, jueves, doce (12) de mayo de dos mil
veintidós (2022)

Decide la Sala los recursos de apelación interpuestos por la parte demandante y demandada contra la sentencia del 19 de agosto de 2021, proferida por el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Duitama, dentro del proceso declarativo de responsabilidad civil contractual y extracontractual instaurado por Betulia Díaz de Bayona, Luis Carlos Bayona y Floralba, Martha Cecilia, Anita, Luz Esperanza, Luz Nelcy, Doris Yaneth, Calixto y Libardo Bayona Díaz en contra de Wilmer Alexander Uyaban Moreno, Jaime Alberto Acevedo Rivera, Luis Guillermo Guaque Barrera, Miguel Antonio Carrillo Güecha y la Cooperativa de Transportes "Cootrans Ltda".

1. ANTECEDENTES:

El 24 de octubre de 2013 Betulia Díaz de Bayona, Luis Carlos Bayona y Floralba, Martha Cecilia, Anita, Luz Esperanza, Luz Nelcy, Doris Yaneth, Calixto y Libardo Bayona Díaz por conducto de apoderado judicial, impetraron demanda de responsabilidad civil contractual y extracontractual en contra de Wilmer Alexander Uyaban Moreno, Jaime Alberto Acevedo Rivera, Luis Guillermo Guaque Barrera y Miguel Antonio Carrillo Güecha y la Cooperativa

15238310300220140000801

de Transportes “Cootrans Limitada”, proceso asignado al Juzgado Tercero Civil del Circuito de Duitama, por reparto.

1.1. Como hechos señalaron:

El 24 de febrero de 2011, Betulia Díaz de Bayona abordó el bus de servicio público intermunicipal de placas XUJ925, conducido por Wilmer Alexander Uyaban Moreno que cubría la ruta Bogotá-Cúcuta, cuando siendo, aproximadamente las 4:40 p.m., mientras el bus transitaba la ruta Tunja-Duitama, a la altura del kilómetro 45+200 metros, colisionó con el vehículo tipo volqueta de placas XAA316, conducido por Luis Guillermo Guaque Barrera, que se encontraba efectuando el retorno al municipio de Duitama. Como consecuencia del impacto, Betulia Díaz Bayona salió despedida por una de las ventanas del bus casi cuatro metros sufriendo graves lesiones, por la cuales tuvo que ser trasladada de urgencias al Hospital Regional de Duitama.

Se aduce que la causa del accidente fue el exceso de velocidad y la falta de pericia y prudencia de Wilmer Uyaban Moreno conductor del vehículo del servicio público XUJ925. Pero también, la falta del deber objetivo de cuidado por parte de Luis Guillermo Guaque Herrera, conductor de la volqueta de placas XAA316, por no respetar la prelación de la vía que tenía el bus y no maniobrar en forma cautelosa al abordar la vía para realizar el retorno.

Mediante informe Técnico de Relación Médico Legal No. 2011C-08070200434 del 11 de marzo de 2011, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses dictaminó una incapacidad médico legal de ciento cinco (105) días provisionales. Pero, el 21 de octubre de 2011 se practicó una nueva valoración médico legal en la que se dictaminó una incapacidad definitiva de ciento cincuenta (150) días con secuelas físicas, deformidad física que afecta el cuerpo, perturbación funcional de la deglución y perturbación funcional de miembro de carácter a determinar al término de todo el tratamiento.

Debido a las lesiones causadas a Betulia Díaz de Bayona y a los demás implicados en el accidente de tránsito, la Fiscalía 23° Local de Duitama inició la investigación penal No. 1552386000213201100015 contra Luis Guillermo

15238310300220140000801

Guaque Barrera y Wilmer Alexander Uyaban Moreno, por el delito de lesiones personales. No obstante, la acción penal prescribiría en etapa de juicio.

A causa de las lesiones sufridas por Betulia Díaz de Bayona desde la fecha del accidente no pudo volver a desempeñar su oficio como comerciante, dejó de residir en el municipio de Málaga–Santander y tuvo que trasladar su domicilio a la ciudad de Bogotá junto con su esposo e hijos, para estar bajo su cuidado a consecuencia de las secuelas permanentes en sus miembros inferiores que disminuyeron su capacidad de movilizarse y valerse por su misma.

Sus hijos debieron asumir los gastos que implicaron su traslado y el de su esposo a la ciudad de Bogotá, pues estos no fueron asumidos por el SOAT, viéndose afectados no sólo económicamente, sino también, con daños morales.

1.2. Pretensiones:

Que se declare que Wilmer Alexander Uyaban Moreno (conductor del vehículo XUJ925), Jaime Alberto Acevedo Rivera (propietario del vehículo XUJ925), la Cooperativa de Transportadores Cootrans Ltda. (empresa en la cual el vehículo se encontraba afiliada), Guillermo Guaque Herrera (conductor del vehículo XAA316) y Miguel Antonio Carrillo Güecha son solidariamente responsables de los perjuicios en la salud, bienes y patrimonio causados a los demandantes, por los hechos ocurridos el 24 de febrero de 2011.

Que se declare que los demandados deben indemnizar íntegramente los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales ocasionados a los demandantes, más el valor correspondiente a la corrección monetaria y su indexación. De igual forma, solicita al Despacho tase los perjuicios morales como consecuencia del accidente.

1.3. Trámite Procesal:

Admitida la demanda y habiéndose notificado a los demandados, éstos procedieron a contestar la demanda oponiéndose a las pretensiones incoadas

15238310300220140000801

en su contra, utilizando medios de defensa de la siguiente manera: (i) la apoderada de Wilmer Alexander Uyaban Moreno propuso como excepción “Caso fortuito o fuerza mayor; Culpa de un tercero; cobro de lo no debido y; exagerado cobro del daño emergente, lucro cesante y daño moral.” Asimismo, solicitó el llamamiento en garantía de Seguros Axa Colpatria; (ii) a su turno el apoderado judicial de Alberto Acevedo Rivera y de “Cootrans” propuso las excepciones denominadas “Prescripción y/o caducidad de la acción; falta de legitimación en la causa por Activa respecto a Luis Carlos bayona, Gilma, Anita, Florelba, Martha Cecilia, Luz Esperanza, Luz Nelcy, Doris Yaneth, Calixto y Libardo Bayona Díaz; Fuerza mayor o caso fortuito en ocurrencia con el hecho de un tercero; indebida acumulación de pretensiones; exclusión de responsabilidad por causa extraña originada en el hecho de un tercero; ausencia de culpa por parte del conductor del vehículo XUJ-025; exageradas pretensiones e inexistencia de juramento estimatorio; enriquecimiento sin justa causa; inexistencia de lucro cesante por falta de prueba y; genérica de oficio que advierta el Despacho.” Igualmente llamó en garantía a las compañías de seguros Allianz Seguros S.A., y Colpatria (hoy Axa Colpatria).

En proveído 17 de mayo de 2017 se declararon sin efectos los llamamientos en garantía realizados por Wilmer Alexander Uyaban Moreno y “Cootrans Limitada” respecto a la aseguradora Axa Colpatria S.A. Por otra parte, el demandando Luis Guillermo Guaque Barrera se notificó por conducto de curador *Ad litem* quien no contestó la demanda.

Por auto de 16 de mayo de 2018, se rechazó la reforma de la demanda presentada por el extremo demandante y, en proveído de 30 de mayo del mismo año, previa solicitud del actor, se aceptó excluir del trámite procesal al demandando Miguel Antonio Güecha (Q.E.P.D.), en calidad de propietario del vehículo tipo volqueta de placas XAA-136, tras acreditarse su muerte.

En proveído de 12 de febrero de 2019, se abrió a pruebas el debate y se dispuso el tránsito de legislación en la actuación procesal, conforme al artículo 25 numeral 1° literal a) del Código General del Proceso. Por lo que, agotados

15238310300220140000801

los ritos procesales previstos en el artículo 373 *ibidem*, entre otras actuaciones, se escucharon los alegatos de conclusión de las partes.

En auto de 15 de febrero de 2020, en aplicación de los artículos 169 y 170 del Código General del Proceso, se ofició al Instituto Nacional de Vías (INVIAS), al Instituto Nacional de Concesiones (INCO) y al Ministerio de Transporte (MINTRANSPORTE) a efectos de que certificaran si para el 24 de febrero de 2011 en el sitio de ocurrencia del accidente se hallaba instalada la señalización de tránsito reglamentaria que advirtiera el límite máximo de velocidad en dicho sector, precisando su fecha de instalación y certificando a qué clase de vía corresponde la zona determinada en el kilómetro 45+200 metros sector las Higueras de la ciudad de Duitama.

Por último, con radicados No. U222-CVT-858-21 del 24 de marzo de 2021 y No. 20215000292091 del 26 de marzo de 2021 las entidades anteriormente señaladas, dieron respuesta a lo requerido, información que se puso en conocimiento de los intervinientes en proveído del 13 de abril de la misma calenda y sobre la cual sólo se pronunciaron los mandatarios de las Compañías Allianz Seguros y Axa Colpatria Seguros S.A.

1.4. Sentencia apelada:

El 19 de agosto de 2021 se dictó sentencia en la que dispuso: “**Primero:** *declarar civil y contractualmente responsable a Wilmer Alexander Uyaban por los daños y perjuicios inferidos a la demandante Betulia Díaz de Bayona en la proporción indicada en la parte considerativa de esta sentencia, con ocasión de los hechos acaecidos el día 24 de febrero de 2011, en las circunstancias expuestas y probadas dentro del proceso. **Segundo:** DECLARAR civil y extra contractualmente responsable al señor Luis Guillermo Guaque Barrera, por los daños y perjuicios ocasionados a la demandante Betulia Díaz de Bayona y a los demandantes Luis Carlos Bayona, Gilma, Anita, Florelba, Luz Esperanza, Luz Nelcy, Doris Yaneth, Calixto y Libardo Bayona Díaz, en la proporción cuantificada en la parte motiva de esta decisión, en virtud de los hechos ocurridos el día 24 de febrero de 2011. **Tercero:** DECLARAR probadas las excepciones de “prescripción y/o caducidad de la acción y falta de legitimación en la causa por activa”, incoadas por el apoderado de los demandados Jaime*

*Alberto Acevedo Rivera y la Cooperativa de Transportadores "COOTRANS", frente a la pretensión de declaración de responsabilidad civil contractual, exorada por los demandantes Betulia Díaz de Bayona, Luis Carlos Bayona, Gilma, Anita, Florelba, Martha Cecilia, Luz Esperanza, Luz Nelcy, Doris Yaneth, Calixto y Libardo Bayona Díaz, de acuerdo a las razones esbozadas en las consideraciones de esta sentencia. **Cuarto:** PRESCINDIR de emitir pronunciamiento respecto a las excepciones de "fuerza mayor o caso fortuito en concurrencia con el hecho de un tercero; indebida acumulación de pretensiones; exclusión de responsabilidad por causa extraña originada en el hecho de tercero; ausencia de culpa por parte del conductor del vehículo XUJ-025; exageradas pretensiones e inexistencia de juramento estimatorio; enriquecimiento sin justa causa; inexistencia de lucro cesante por falta de prueba y genérica que de oficio se advierta por su despacho", según lo considerado en la parte motiva de esta providencia. **Quinto:** EXCEPTUAR de pronunciamiento los llamamientos en garantía exorados por los demandados Wilmer Alexander Uyaban Moreno, Jaime Alberto Acevedo Rivera y por la Empresa de transportes Cootrans LTDA, respecto a las compañías de seguros Allianz Seguros y Axa Colpatria Seguros S.A. **Sexto:** CONDENAR a los demandados Wilmer Alexander Uyaban y Luis Guillermo Guaque Barrera, a pagar las siguientes sumas de dinero, y en las proporciones establecidas el acápite de consideraciones: (i) A favor de Luis Carlos Bayona, Gilma, Anita, Florelba, Martha Cecilia, Luz Esperanza, Luz Nelcy, Doris Yaneth, Calixto y Libardo Bayona Díaz, por concepto de daño emergente la suma de \$39'184.03,20. (ii) A favor de Betulia Díaz de Bayona, por concepto de lucro cesante la suma de \$80'892.215.00, y por concepto de perjuicios morales, la suma de \$30.000.000.00 (iii) A favor de cada uno de los demandantes Luis Carlos Bayona, Gilma, Anita, Florelba, Martha Cecilia, Luz Esperanza, Luz Nelcy, Doris Yaneth, Calixto y Libardo Bayona Díaz, por concepto de daños morales la suma de \$10.000.000. Los valores indicados deberán ser cancelados dentro del término de diez (10) días contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia. **Séptimo:** CONDENAR de manera solidaria a los demandados Wilmer Alexander Uyaban y Luis Guillermo Guaque Barrera, a PAGAR en las proporciones descritas en la parte motiva de esta providencia los intereses civiles a la tasa del 6% anual sobre cada uno de los valores descritos en el numeral anterior, generados a partir de la ejecutoria de la presente decisión y hasta cuando se verifique el pago total a favor de Betulia Díaz Bayona, Luis Carlos Bayona, Gilma, Anita, Florelba, Martha*

15238310300220140000801

Cecilia, Luz Esperanza, Luz Nelcy, Doris Yaneth, Calixto y Libardo Bayona Díaz, respectivamente. **Octavo:** CONDENAR en costas de esta instancia a los demandados Wilmer Alexander Uyaban y Luis Guillermo Guauque Barrera, incluyendo por concepto de agencias en derecho la suma de \$5'000.000.00 M/cte. Líquidense conforme lo dispone el artículo 366 del Código General del Proceso. **Noveno:** CONDENAR en costas de esta instancia a los demandantes y a favor de los demandados Jaime Alberto Acevedo Rivera y la Cooperativa de Transportadores "COOTRANS", incluyendo por concepto de agencias en derecho la suma de \$3'000.000.00. Líquidense conforme lo dispone el artículo 366 del Código General del Proceso. **Décimo:** ARCHIVAR el expediente una vez en firme y cumplida esta decisión. Déjense las constancias pertinentes."

1.5. La decisión se argumentó:

Como primera medida la juez señaló que frente a la indebida acumulación de pretensiones de la acción de responsabilidad civil contractual con la de responsabilidad civil extracontractual en una misma demanda, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia ha disertado ampliamente sobre la distinción entre la acumulación de pretensiones procesales y la prohibición de opción entre acciones sustanciales¹. Por lo que, bajo esa perspectiva resulta acertado analizar las pretensiones de la demandante Betulia Díaz de Bayona conforme al régimen de responsabilidad civil contractual respecto del conductor, y del guardián del vehículo en el que iba como pasajera y las de su cónyuge e hijos bajo la égida de la responsabilidad civil extracontractual, resultando viable que todas las pretensiones se acumularan en el mismo procedimiento.

En lo concerniente a la responsabilidad civil contractual señaló que la misma se entiende como aquella "que nace para las personas que ocasionan un daño por el incumplimiento, demora o desconocimiento de determinadas obligaciones, adquiridas a través de un contrato o convención", la cual tiene su razón de ser en un Contrato de Transporte celebrado, para el caso, entre quien fungió como pasajera del bus de placas XUJ925 y el conductor del mismo (Wilmer Alexander Uyaban Moreno), definiendo el contrato de transporte como "aquel en el cual una de las partes (el transportador) se

¹ Sentencia SC780-2020

15238310300220140000801

obliga, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, en determinado plazo y por el medio convenido, personas o cosas. El contrato se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y no requiere solemnidad alguna y además por la simple adhesión del usuario al contrato”, entendiéndose como un contrato consensual, bilateral y oneroso.

Entrando en contexto, aduce que para que se acredite este tipo de responsabilidad, se debe probar el hecho, la culpa, el daño y el nexo causal, indicando que el primero de los elementos axiológicos se encuentra acreditado. Respecto de la culpa, se demostró que el accidente ocurrido el 24 de febrero de 2011 se debió principalmente, más no de forma exclusiva, a la imprudencia de Luis Guillermo Guauque Herrera, conductor de la volqueta de placas XAA316, en atención al informe de accidente de tránsito aportado (hipótesis del accidente: no respetar la prelación de la vía), al interrogatorio de parte rendido por Wilmer Uyaban y a las piezas procesales allegadas por la Fiscalía como prueba trasladada. Sin embargo, determina también culpabilidad de Wilmer Uyaban, conductor de la buseta, puesto que éste en el interrogatorio de parte indicó que se desplazaba a una velocidad aproximada de 50 o 60 km/h y que no alcanzó a frenar. Además, en la copia del informe pericial No. DRO-LFIF 0000124-2014, emitido el 28 de agosto de 2014, con destino a la Fiscalía Treinta y Cinco Local de Duitama, se precisó que: *“La velocidad del vehículo No. 1 (Bus) al momento de la interacción, estaba en el rango entre sesenta y cinco (65) y ochenta y dos (82) kilómetros por hora”*, dictamen ratificado en sus conclusiones por el Laboratorio de Física Forense del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forense, situación que acarrea un incumplimiento al artículo 148 del Código Nacional de Tránsito, teniendo en cuenta que la velocidad máxima permitida en carretera es de 80Km/h y que para la fecha de los hechos, según lo establecido por el Consorcio Concesión VISI-TUNJA, era de 30Km/h, de conformidad con la señalización en el lugar del accidente.

En lo que respecta al daño, precisó que este también se encuentra demostrado con el dictamen médico legal realizado a la víctima y con el dictamen emitido por la Junta Regional de Calificación de Invalidez.

15238310300220140000801

Respecto del último elemento de la Responsabilidad Civil (nexo causal), determinó que también se encuentra acreditado, estructurándose de esa manera los elementos axiológicos de la responsabilidad civil contractual, declarando no probadas las excepciones de mérito propuestas por la apoderada judicial de Wilmer Alexander Uyaban (*caso fortuito o fuerza mayor – culpa de un tercero demandado – y cobro de lo no debido*).

Ahora bien, en lo atinente a los medios exceptivos denominados “*prescripción y/o caducidad de la acción*”, formulados por el mandatario judicial de los demandados Jaime Alberto Acevedo Rivera (propietario del vehículo de placas XUJ925) y de la Empresa Cooperativa de Transportados “Cootrans Limitada”, en atención a lo consagrado en el artículo 993 del Código de Comercio, la declaró probada, por cuanto el contrato de transporte debió ejecutarse dentro de los dos (2) años siguientes al acaecimiento de los hechos, es decir, entre el 24 de febrero de 2011 y el 23 de febrero de 2013, impetrándose la demanda el 24 de octubre de 2013, esto es, una vez prescrita la acción, sin que en el plenario se observara algún fenómeno que interrumpiera la prescripción. Aclara que este fenómeno de la prescripción no opera respecto del conductor de la buseta Wilmer Alexander Uyaban, por cuanto en su defensa no se propuso esta excepción.

En lo que tiene que ver con la excepción de fondo “*falta de legitimación en la causa por activa*” la misma tiene vocación de prosperidad, en vista de que la única pasajera de la buseta de placas XUJ925 era Betulia Díaz de Bayona, acción que no puede recaer respecto de sus hijos y cónyuge.

Por otra parte, sobre la responsabilidad civil extracontractual precisa que es necesario demostrar la confluencia de: (i) la ejecución de un hecho nocivo o peligroso, (ii) la imprudencia o descuido de la persona de la cual se demanda la reparación, y (iii) la efectiva causación de un daño y su correspondiente relación de causalidad; elementos que se encuentran satisfechos, demostrándose el descuido y la imprudencia de Luis Guillermo Guauque Barrera, en su calidad de conductor de la volqueta de placas XAA316, quien tuvo mayor injerencia en la ocurrencia de los hechos, declaratoria que se hace en favor de Betulia Díaz de Bayona, sus hijos y cónyuge. Por lo anterior,

15238310300220140000801

determinó el grado de participación en el insuceso, imponiéndole como proporción atribuible en las lesiones causadas a la víctima un estimado equivalente al 30% para Wilmer Alexander Uyaban (conductor del bus de servicio público) y del 70% para Luis Guillermo Guauque (conductor de la volqueta), porcentajes que tuvo en cuenta para el pago del *quantum* indemnizatorio.

En lo atinente a la liquidación de perjuicios y objeción al juramento estimatorio, tuvo en cuenta los elementos de persuasión que obran en el expediente, teniendo presente que los demandantes solicitaron el pago de los perjuicios materiales en el orden de daño emergente y lucro cesante, así como de perjuicios morales, junto con su respectiva indexación. Por concepto de daño emergente, la actora lo estimó en la suma de \$143'571.732,00 y como lucro cesante la suma de \$48'000.000,00 bajo la modalidad de lucro cesante consolidado, sin que hubiese petitionado el reconocimiento de lucro cesante futuro; estimando por otro lado los daños morales en cien salarios mínimos legales mensuales vigentes, \$58'950.000,00 y para cada uno de los accionantes valoró la indemnización en la suma de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes (\$29'475.000,00). Sin embargo, los llamados en garantía se opusieron a la prosperidad de los mismos y objetaron el juramento estimatorio. Entrando al estudio del caso señala que, respecto al daño emergente, la actora no demostró con certitud el monto estimado, por cuanto no fueron ratificadas las facturas allegadas, existiendo gastos que no tienen nada que ver con la acción ejecutada.

En relación con el lucro cesante, igualmente advierte que, para su acreditación, la parte actora la sustentó en la certificación de contador público y que con la declaración de la misma, no logró acreditar el menoscabo indicado, puesto que existieron contradicciones en sus dichos, que tales sumas las habían dado los hijos de la víctima, que no tenía conocimiento si llevaban libros contables, no encontrando elementos de convicción suficientes y verídicos. Por lo expuesto señala que, pese a que no fue posible evidenciar la comprobación del lucro cesante solicitado, liquidó este concepto teniendo como base el salario mínimo legal mensual vigente, causado durante ciento veinte y seis (126) meses desde la fecha del accidente, para un total de

15238310300220140000801

\$80'892.215,00 Respecto del daño emergente solicitado por los hijos y cónyuge de Betulia Díaz, haciendo un análisis de los documentos adosados con la demanda, se logró acreditar por concepto de éste la suma de \$35'825.400,00 siendo indexada, la cual arroja la suma de \$39'184.031,20 Asimismo, los perjuicios extrapatrimoniales los estimó para la demandante Betulia Díaz en la suma de \$30'000.000,00 y para sus hijos y esposo en la suma de \$10'000.000,00 para cada uno.

Para finalizar, respecto del llamamiento en garantía, la juez de instancia no se adentro en el estudio de los mismos, puesto que prosperaron los medios exceptivos propuestos por el apoderado de los demandados Jaime Alberto Acevedo Rivera y por la Empresa de Transportes Cootrans Limitada, sin pronunciarse igualmente sobre las excepciones impetradas por los llamados en garantía.

1.7. Recurso de apelación:

Dentro del término el demandante y el demandado interpusieron recurso de apelación solicitando:

1.7.1. Recurso de apelación de la parte demandante:

(i) Indebida orientación del proceso por parte del a quo: Señala que el juez de instancia en todos los momentos en que se realizaba alguna actuación procesal hablaba de responsabilidad civil extracontractual, causándole sorpresa que solo condenara por la mencionada responsabilidad al conductor de la volqueta de placas XAA316, Luis Guillermo Guauque Herrera y condenara por responsabilidad civil contractual al conductor del bus de placas XUJ925, Wilmer Alexander Uyaban, contrariando y existiendo incongruencias con lo desarrollado en el curso procesal. Precisa que es grave que el juzgado de primera instancia no condene por responsabilidad civil extracontractual en favor de los familiares de Betulia Díaz de Bayona, ni al conductor del bus, ni al propietario del mismo, ni a la Empresa de Transportes, quienes fueron los culpables del accidente. Por último, aclara que el reparo debe prosperar, por cuanto la intención de la parte demandante era tramitar el proceso únicamente

por la vía de la responsabilidad civil extracontractual y no por la contractual, ya que tenían claro que esta acción se encontraba prescrita. *(ii) indebida apreciación de la prueba pericial decretada de oficio:* Indica que el *a quo* desechó el peritaje presentado por el segundo perito designado por este mediante prueba de oficio y contra la cual no cabe recurso alguno, argumentando que este medio de convicción carecía de requisitos de forma (idoneidad del perito al no demostrar experiencia específica en liquidación de esta clase de tasación de perjuicios). Empero, verificado el dictamen lo realiza un abogado de profesión y quien conoce sobre la liquidación de tales perjuicios, emitiendo su dictamen bajo los parámetros y fórmulas matemáticas establecidas por la Corte Suprema de Justicia. Posterior a la decisión adoptada por la primera instancia y antes de emitir sentencia, precisa que trajo a colación la sentencia STC-2066-2021, la cual señala que *“un Juez Civil no puede rechazar un dictamen pericial porque carezca de alguno de los requisitos de que trata el artículo 226 del Código General del Proceso”*, controvirtiendo lo manifestado por la primera instancia. Por lo anterior, solicita que se tenga en cuenta el dictamen como referencia del perjuicio material lucro cesante futuro el cual fue omitido en la sentencia proferida.

1.7.2. Recurso de apelación de la parte demandada:

(i) Solicita se revoque la sentencia de primera instancia y a cambio exonerar de responsabilidad civil contractual a Wilmer Uyaban, en vista a que el mismo, al ser el conductor del vehículo de servicio público, no hace parte del contrato de transporte, sino que es un trabajador de la Empresa Transportadora. Aduce que con el interrogatorio de parte se pudo demostrar que si bien es cierto Wilmer Uyaban actuó como conductor del bus de placas XUJ925, fue bajo subordinación y dependencia de la Empresa Transportadora y del propietario del vehículo Jaime Acevedo, demostrándose plenamente que el Transportador era la Empresa Cootrans Limitada y solidariamente el propietario del vehículo, personas quienes frente al contrato de transporte son los únicos y solidarios responsables, siendo también vinculados los llamados en garantía. Expresa que, si bien no se excepcionó prescripción o falta de legitimación en la causa por activa, fue porque no existe contrato de transporte con el conductor. A su vez indica que el sentenciador no puede desconocer y aplicar las normas a su

15238310300220140000801

acomodo, desconociendo las manifestaciones que el “*transportador sea el conductor*”.

En lo atinente a la responsabilidad del conductor del bus señala que no fue posible determinar con exactitud a qué velocidad iba al momento del accidente, como para hacerlo responsable de esos daños. Agrega que, al constatar tanto las fotos aportadas en el informe de accidente como las de las de la Fiscalía, no se observa la existencia de una señal de tránsito SR-30 (50km) como sí existe en la actualidad. Manifiesta que la juez al hacer un análisis del informe del Consorcio Concesión VISI-TUNJA, mal interpretó lo relacionado por el consorcio, puesto que la señal existente de 30 km/h no estaba en el lugar de los hechos, sino que la misma está en otro lugar donde se vislumbra una curva, aquel lugar que no fue el mismo del acaecimiento del accidente, por lo que la instancia interpretó que la máxima velocidad en ese lugar (del accidente) era de 30km/h, siendo incorrecto afirmarlo. Expone que sólo existe una señal de reducción de velocidad entre la vía Tunja – Duitama, sin indicar a qué velocidad es la indicada reducir. (ii) Respecto de la excepción de prescripción declarada probada de los demandados Cootrans Limitada y Jaime Acevedo, señala que la misma debe ser aplicada al conductor del vehículo, por cuanto su actuar para el tema contractual no es solidario, ya que las normas del Código de Comercio consagran la solidaridad entre la Empresa Transportadora y el propietario del vehículo si no existe contrato de arrendamiento o similares.

1.8. Trámite en segunda instancia:

Mediante auto 22 de noviembre de 2021 este despacho concedió traslado a los apelantes para que procedieran a sustentar por escrito el recurso, del que hicieron uso los interesados.

Los llamados en Garantía AXA Colpatria Seguros S.A. y Allianz Seguros S.A. no hicieron réplica.

2. CONSIDERACIONES PARA RESOLVER:

2.1. Lo que se debe resolver:

De acuerdo con la propuesta de los recurrentes, los temas que corresponde estudiar a la Sala en segunda instancia son los de: *i)* El régimen de responsabilidad aplicable por el ejercicio de actividades peligrosas y sus efectos para la decisión, *ii)* la configuración de la excepción de prescripción, *iii)* la responsabilidad del conductor de bus en la producción del accidente y, *iv)* la procedencia de la condena por concepto de lucro cesante futuro.

2.2. De la interpretación de la demanda y el régimen de responsabilidad aplicable por el ejercicio de actividades peligrosas:

El primer reproche se realiza en concreto a la conclusión del juzgado de primera instancia de que se trataba de una demanda de responsabilidad contractual, pues se aduce que en las diferentes salidas procesales siempre se trató como de carácter extracontractual y que así se debió condenar al conductor de la buseta, a su propietario y a la Cooperativa a la cual se encontraba afiliada frente a los familiares de la víctima directa, pues sabían que la acción contractual se encontraba prescrita y respecto de ellos no mediaba contrato alguno.

En materia de responsabilidad civil por el ejercicio de actividades peligrosas, más allá de la clasificación habitual entre contractual y extracontractual, no siempre es fácil determinar el régimen jurídico que se debe aplicar para estudiar la incidencia del comportamiento de cada uno de los agentes involucrados en la producción del daño. Por ello, es el juez, en cada caso, el que tiene el deber de interpretar correctamente la demanda para establecer el tipo de responsabilidad con base en el cual ha de resolver el asunto.

Ese deber de interpretación, sin embargo, no es arbitrario, sino que se rige por las normas que regulan el régimen general de responsabilidad civil y las singularidades propias del régimen especial de responsabilidad por actividades peligrosas desarrollado ampliamente por la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia que son los que determinan la clase de responsabilidad.

En relación con el tema, el artículo 2342 del Código Civil establece una regla general de responsabilidad civil, según la cual toda persona a la que se le causa un daño está legitimada para pretender la indemnización de perjuicios de manera directa o indirecta, pues si fallece, existen dos clases de acciones: *i)* la de los herederos, que tienen interés legítimo no solo para reclamar sus propios daños sino los ocasionados a su causante; y *ii)* la de las demás personas que, herederos o no de la víctima directa, tienen legitimación por verse perjudicadas con su deceso, pero solo para reclamar sus propios daños.

La primera de esas acciones, puede ser contractual o extracontractual, en función de si la muerte del causante es el resultado del incumplimiento de las obligaciones adquiridas previamente por el agente del daño, o si se deriva de la simple omisión del deber de no causar daño a los demás. En tanto que, la segunda, siempre es de naturaleza extracontractual, pues a pesar que se derive de un contrato, el tercero, heredero o no de la víctima, no puede ubicarse en su lugar si lo que pretende es la reparación de su propio daño².

De allí que, el primer criterio para determinar el tipo de responsabilidad que se debe aplicar lo es el de la naturaleza de la pretensión, pues si lo que pretenden los demandantes es la reparación de sus propios daños por la muerte de la víctima directa siempre se tratara de una responsabilidad de carácter extracontractual. Pero, si la que demanda es la víctima directa o demandan sus herederos a nombre de esta, el tipo de responsabilidad va a depender de que los daños sean el resultado del incumplimiento de las obligaciones propias del contrato, en cuyo caso será de naturaleza contractual; o de que lo daños surjan de la infracción del deber general de no causar daño a los demás. Evento en el cual, a pesar de la existencia del contrato, será extracontractual.

En cuanto a los daños derivados del contrato de transporte de personas como especie de actividad peligrosa, la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia ha considerado que se trata de un régimen mixto, pues si bien se rige por las normas propias del contrato de transporte, lo cierto es que también está sometido a las singularidades del régimen de responsabilidad de actividades

² CSJ, Sala de Casación Civil, sentencia de 10 marzo de 1994, reiterada en la de 18 de mayo de 2005, Exp. 14415.

15238310300220140000801

peligrosas. En especial, porque no obstante tratarse de un régimen contractual, el demandado o agente del daño solo puede exonerarse de responsabilidad demostrando la existencia de una causa extraña.

Así, por ejemplo, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia en sentencia SC780 de 10 de marzo de 2020, Exp. 2010-00053, al pronunciarse sobre el tipo de responsabilidad que debe aplicarse para resolver las demandas derivadas de daños ocasionados por el transporte de personas como especie de actividad peligrosa, señaló que se trataba de un régimen mixto. El cual se rige tanto por las normas del contrato de transporte previstas en los artículos 982 y ss del Código de Comercio, como por las reglas especiales del régimen de responsabilidad por el ejercicio de actividades peligrosas.

En esa ocasión, también se discutía el tipo de responsabilidad sobre el cual debía abordarse el estudio, contractual o extracontractual. Para lo cual, la Corte luego de referirse ampliamente al deber del juez de interpretar la demanda, se refirió a las diferencias entre ambas clases, a las particularidades propias del régimen de actividades peligrosas y a su incidencia en el contrato de transporte de personas con las implicaciones que ello tiene en aspectos tan importantes como el tratamiento de la culpa y la prescripción de los derechos.

En relación con el punto, la Corte parte de que el régimen de responsabilidad por las actividades peligrosas es singular y está sujeto a directrices específicas. En especial, porque en esta clase de eventos el criterio de imputación de responsabilidad es el riesgo que el ejercicio de una actividad peligrosa comporta, en sí mismo, por el peligro potencial e inminente de causar un daño a los demás. Por lo cual, la culpa no tiene ninguna injerencia ni para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas ni para su exoneración. El demandante no debe probar la culpa, sino que le basta con demostrar el ejercicio de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad para que proceda la indemnización; y, al autor del daño, no le basta con probar que actuó con diligencia y cuidado para exonerarse de responsabilidad, sino que debe demostrar la existencia de una causa extraña,

15238310300220140000801

es decir, fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o de un tercero.

Esa particularidad, denominada por la Corte en algunas ocasiones presunción de culpa y, en otras como corrección doctrinaria, presunción de culpabilidad o de responsabilidad implica que el transportador y demás involucrados (conductores, propietarios, empresas de transporte) no puedan exonerarse de responsabilidad tan solo demostrando que actuaron con diligencia y cuidado en desarrollo del contrato de transporte. En la medida en que, su responsabilidad es de carácter extracontractual, a pesar de que haya mediado dicho contrato.

Dicha clasificación reviste de especial importancia, pues implica que, si se trata de responsabilidad extracontractual, los implicados no puedan acudir al término especial de prescripción de dos (2) años previsto en el artículo 993 del Código de Comercio para las obligaciones directas o indirectas provenientes del contrato de transporte, sino que están sometidos al término de diez (10) años del artículo 2536 del Código Civil, para la prescripción extraordinaria.

Sin embargo, ello no quiere decir que en todos los casos de transporte de personas la responsabilidad sea de carácter extracontractual, sino que el régimen aplicable va a depender de si los daños son el resultado del incumplimiento de las obligaciones especiales del contrato de transporte de personas, tales como la pérdida del equipaje, los daños producidos por retrasos del vehículo, o el pago del precio del servicio, etc., en cuyo caso será de naturaleza contractual; o de que los daños surjan de la infracción del deber general de no causar daño a los demás, que siempre será extracontractual.

Así, solo cuando la obligación de reparar surja como consecuencia de las obligaciones relativas a la perfección del contrato y las circunstancias de tiempo, modo y lugar de su ejecución, el término de prescripción es el de dos (2) años. Pero, en los demás casos, en que se causa un daño a los pasajeros u ocupantes de los vehículos involucrados o a sus causahabientes por disposición legal se trata de una responsabilidad extracontractual, cuya prescripción opera en diez (10) años. Al respecto, en esa oportunidad, señaló

la Corte: «Finalmente, en cuanto al régimen de prescripción, hay que diferenciar la prescripción bienal prevista en el artículo 993 del Código de Comercio, que se aplica a “las obligaciones directas o indirectas provenientes del contrato de transporte”, de la prescripción decenal de la acción ordinaria, prevista en el artículo 2536 del Código Civil. La primera se aplica a las acciones que se fundan en el incumplimiento de las estipulaciones que las partes pueden pactar libremente y sin restricciones (como la perfección del contrato y las circunstancias de tiempo, modo y lugar de su ejecución), o las que se rigen por el régimen supletivo de los contratos. En ese orden, si la demanda versa sobre la pérdida del equipaje, los daños producidos por retrasos del vehículo, o el pago del precio del servicio, no hay duda de que se trata del componente contractual de la relación jurídica que prescribe en el tiempo previsto por el artículo 993 del Código de Comercio. Mientras que la prescripción de la acción ordinaria tiene cabida cuando lo que se reclama son los derechos y obligaciones que no surgen de la violación de las cláusulas contractuales sino de la cláusula general de no causar daños a los bienes jurídicos ajenos, que se regula por el régimen imperativo de las relaciones extracontractuales. (...)... En el caso que se analiza, los elementos que han de quedar demostrados para la prosperidad de la acción sustancial son los mismos tanto para la víctima directa que celebró el contrato de transporte, como para el damnificado colateral que no intervino en esa relación contractual, por lo que no hay ninguna razón jurídica para someterlos a un tratamiento distinto». (Subrayado fuera del texto)

En consecuencia, independientemente de que, quien demande sea la víctima que celebró el contrato de transporte, o los demás damnificados, cuando lo que pretenden es la reparación por daños causados a los pasajeros u ocupantes de los vehículos, tanto estos como demás implicados (conductores, propietarios, empresas de transporte), están sometidos al régimen de responsabilidad extracontractual y, por tanto, al término de prescripción de diez (10) años previsto para la prescripción extraordinaria.

15238310300220140000801

Para el caso, en la demanda las pretensiones se dividieron en dos partes, en la primera parte, se solicitó declarar contractualmente responsables al conductor de la buseta, su propietario y la Cooperativa a la cual se encontraba afiliada de los daños causados a Betulia Díaz de Bayona como pasajera de ese vehículo, en el accidente de tránsito ocurrido el 24 de febrero de 2011, y al conductor de la volqueta y a su propietario extracontractualmente responsables de los mismos daños; y, en la segunda parte, se solicitó declarar extracontractualmente responsables a todos los demandados de los daños causados a los demás demandantes³. Por lo que, era deber del juez de primera instancia interpretar correctamente la demanda en orden a determinar el régimen de responsabilidad (contractual o extracontractual) que debía aplicar para resolver el asunto.

Sin embargo, en la sentencia impugnada, siguiendo ese mismo derrotero se estimó erróneamente que el estudio debía abordarse de manera distinta para los demandados, es decir, para unos un régimen contractual y, para otros, uno extracontractual, sin tener en cuenta que los perjuicios reclamados provenían del daño causado a la pasajera de uno de los vehículos involucrados, más no de otras obligaciones del contrato de transporte. Lo cual implicaba que el régimen aplicable para todos fuera era el de responsabilidad extracontractual.

En efecto, al no tratarse de un daño derivado de retrasos del vehículo, del pago del precio del servicio, pérdida del equipaje u otros de similares características, sino de los daños causados a uno de los pasajeros, el régimen que se debe aplicar es aquel que se deriva de la regla general de no causar daño a los demás, es decir, el de la responsabilidad civil extracontractual.

Ese error de interpretación de la demanda, por supuesto, reviste de especial importancia frente a varios aspectos que son objeto de impugnación, tales como la excepción de prescripción, la responsabilidad del conductor del bus y la procedencia de la condena en favor de los familiares de la víctima directa.

Se estudiarán, por cuestiones metodológicas y de claridad, en ese orden.

³ Cfr. Fls. 7 y ss c. Ppal.

2.3. La excepción de prescripción:

En primera instancia se declaró probada la excepción de prescripción propuesta por el apoderado de Jaime Alberto Acevedo Rivera y la Cooperativa de Transportes - Cootrans Limitada, con fundamento en el artículo 993 del Código de Comercio, tras considerar que habían transcurrido más de dos (2) años entre la fecha de ocurrencia del accidente y la presentación de la demanda o la solicitud de conciliación y, en el recurso de apelación interpuesto por el apoderado de Wilmer Alexander Uyaban Moreno, se alega que los efectos de esa excepción también deben beneficiarlo como conductor del bus, así no la haya propuesto, en virtud de la solidaridad que se presenta en los contratos de transporte.

Sin embargo, en el precedente al que se ha hecho referencia en el acápite anterior de esta decisión, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia resaltó la importancia de que sea el juez y no las partes, el encargado de establecer cuál es el régimen de responsabilidad que debe aplicar para resolver un determinado asunto, pues esa distinción cobra especial relevancia en el tema de la prescripción, en la medida que si se trata del régimen de responsabilidad extracontractual el término extintivo es el de diez (10) años de que trata el artículo 2536 del Código Civil, para los casos de prescripción extraordinaria.

Las razones expuestas para colegir el error en la interpretación de la demanda son suficientes también para establecer que tratándose de daños derivados de el transporte de personas como ejercicio de una actividad peligrosa se rigen por ese término decenal previsto para la prescripción extraordinaria.

Conforme con lo anterior, si los hechos ocurrieron el 24 de febrero de 2011⁴, y se encuentra acreditado que la demanda se presentó el 24 de octubre de 2013, que el 2 de abril de 2014 se notificó al representante legal de la Cooperativa de Transportes - Cootrans Limitada⁵, y que, el 21 de agosto de 2014⁶, Jaime Alberto Acevedo Rivera, a través de apoderado, la contestó, es

⁴ Fls. 20 y ss
⁵ Fl. 474
⁶ Fl. 534

15238310300220140000801

claro que no habían transcurrido los diez (10) años de la prescripción extraordinaria entre la fecha de los hechos y la presentación de la demanda, pues las notificaciones se realizaron dentro del año siguiente tal como lo prevé el artículo 94 del Código General del Proceso.

En consecuencia, se revocará el numeral tercero de la sentencia impugnada, para en su lugar, declarar no probada la excepción de prescripción propuesta por esos demandados y, por sustracción de materia, no se pronunciará la Sala sobre la extensión de sus efectos al conductor del bus.

2.4. La responsabilidad del conductor del bus:

El otro punto objeto de cuestionamiento es el de que se haya declarado que la conducta de Wilmer Alexander Uyaban Moreno, también concurrió de manera determinante y eficiente en la producción del accidente, pues el recurrente sostiene, de un lado, que no se demostró que el bus circulara con exceso de velocidad, pues la señal de tránsito sobre el límite de velocidad todavía no se había puesto en el lugar para la fecha del accidente y, de otro lado, que aquel no actuaba como transportador ni era parte del contrato de transporte.

En el numeral cuarto de la sentencia impugnada, además, como consecuencia de la declaratoria de prescripción, el juzgado de primera instancia resolvió no emitir un pronunciamiento sobre las excepciones denominadas: *«fuerza mayor o caso fortuito en concurrencia con el hecho de un tercero; exclusión de responsabilidad por causa extraña originada en el hecho de tercero; y ausencia de culpa por parte del conductor del vehículo XUJ025»*, por lo que, revocada la sentencia en ese aspecto y teniendo los mismos fundamentos, esto es, que la causa determinante del accidente fue la conducta imprudente del conductor de la volqueta y no una concurrencia de causas, se estudiaran de manera conjunta, al resolver este punto de la apelación.

Para que el hecho del tercero pueda configurarse como causal de exoneración de responsabilidad es indispensable que pueda tenerse como causa exclusiva del daño. Es decir, cuando es condición suficiente del mismo, bien

porque en su producción no interviene para nada la acción de otro agente o de la propia víctima, ora porque a pesar de haber intervenido, la conducta de estos resulta irrelevante para la producción del daño, en cuanto la acción negligente o imprudente del tercero excluya a las demás como la única que causó el perjuicio.

En efecto, bien puede ocurrir en los términos del artículo 2357 del Código Civil que en la producción del daño concurren de manera simultánea tanto la conducta del agente como la de la víctima, caso en el cual no se rompe el nexo casual. Pero debe hacerse una disminución proporcional de la indemnización dependiendo del grado de incidencia del comportamiento de la víctima en la realización del resultado lesivo o del otro agente que haya intervenido.

Al respecto, la Sala de Casación Civil de la Corte recientemente en sentencia SC2107 de 12 de junio de 2018, rad. 2011-00736-01, reiterando la posición asumida sobre el tema en sentencia SC de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01, señaló: “(...) *La (...) graduación de ‘culpas’ en presencia de actividades peligrosas concurrentes, [impone al] (...) juez [el deber] de (...) examinar a plenitud la conducta del autor y de la víctima para precisar su incidencia en el daño y determinar la responsabilidad de uno u otra, y así debe entenderse y aplicarse, desde luego, **en la discreta, razonable y coherente autonomía axiológica de los elementos de convicción allegados regular y oportunamente al proceso con respeto de las garantías procesales y legales.** “Más exactamente, el fallador **apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad, y en particular, la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (imputatio iuris) el fundamento jurídico de esta responsabilidad es objetivo y se remite al riesgo**”.*

Ello es así, porque para declarar la concurrencia de causas o de concausas que conlleva a la reducción de la indemnización en proporción a la participación de la víctima o de otro agente que haya intervenido, es necesario que su conducta resulte influyente o destacada en la cadena causal antecedente del resultado lesivo y no simplemente que haya actuado de forma imprudente, esto es, que influya eficientemente en la producción del daño: ““(…) [P]ara que opere la compensación de culpas de que trata el artículo 2357 del Código Civil **no basta que la víctima se coloque en posibilidad de concurrir con su actividad a la producción del perjuicio cuyo resarcimiento se persigue, sino que se demuestre que la víctima efectivamente contribuyó con su comportamiento a la producción del daño,** pues el criterio jurisprudencial en torno a dicho fenómeno es el de que para deducir responsabilidad en tales supuestos (...) la jurisprudencia no ha tomado en cuenta, como causa jurídica del daño, sino la actividad que, entre las concurrentes, ha desempeñado un papel preponderante y trascendente en la realización del perjuicio. De lo cual resulta que si, aunque culposo, el hecho de determinado agente fue inocuo para la producción del accidente dañoso, el que no habría ocurrido si no hubiese intervenido el acto imprudente de otro, no se configura el fenómeno de la concurrencia de culpas, que para los efectos de la gradación cuantitativa de la indemnización consagra el artículo 2357 del Código Civil. **En la hipótesis indicada sólo es responsable, por tanto, la parte que, en últimas, tuvo oportunidad de evitar el daño y sin embargo no lo hizo** (CLII, 109. - Cas. 17 de abril de 1991). “En este orden de ideas, **cabe concluir que la sola circunstancia de que el perjudicado estuviese desarrollando en el momento del suceso una actividad que en abstracto pudiera merecer el calificativo de imprudente, no es causa de atenuación de la indemnización debida por el agente, pues para tales efectos será menester, y las razones son obvias, que la actividad de la víctima concorra efectivamente con la de aquél en la realización del daño** (...)”⁷

⁷ CSJ SC 6 de mayo de 1998, rad. 4972.

15238310300220140000801

Es con base en las anteriores reglas que se procederá a analizar el material probatorio en orden a establecer la incidencia del comportamiento de cada uno de los agentes involucrados en la producción del daño, conductor de la volqueta y del bus, para deducir si el daño le resulta imputable únicamente al primero como lo alega el recurrente o si concurrieron tanto su conducta como la del conductor de la buseta, como lo señaló el juzgado de primera instancia.

Los hechos se presentan el 24 de febrero de 2011, a las 16:40 horas, cuando la volqueta de placas XAA316, conducida por Luis Guillermo Guaque Barrera, que se disponía a salir del retorno a Duitama ubicado en el kilómetro 45+200 metros de la vía Paipa-Duitama, chocó con el bus de Placas XUJ925, conducido por Wilmer Alexander Uyaban Moreno, en el que se desplazaba como pasajera Betulia Díaz de Bayona, que iba transitando por ese mismo lugar sobre la vía a la cual se pretendía incorporar aquel con destino a Duitama.

De acuerdo con los elementos que se consignan en el croquis de tránsito⁸ y que ilustran las fotografías tomadas luego del accidente⁹, el retorno hace parte de la doble calzada para incorporarse a la vía con dirección Paipa-Duitama. Esa vía de 7 metros de ancho consta de dos carriles en un solo sentido vial de 3.5 metros cada uno, con línea amarilla separadora discontinua y, junto al carril izquierdo, se encuentra la salida del retorno que crea, para los vehículos que se pretendan incorporar, un tercer carril de 3 metros de ancho desde la salida del retorno que se extiende de forma paralela a la vía por espacio de más de ochenta (80) metros.

En el croquis no se consigna un posible punto de impacto. Pero dada la posición final de la volqueta, ubicada a pocos metros de la salida del retorno, es fácil determinar que el golpe se produce muy cerca de donde empieza el carril del retorno, es decir, antes de recorrer la mayor parte del tercer carril que ha sido creado para la incorporación de los vehículos. Lo cual, compromete gravemente la responsabilidad de su conductor en la producción del accidente.

⁸ Cfr. Fl. 21 c. Ppal.
⁹ Fls. 31 y ss c. Ppal.

15238310300220140000801

En efecto, los puntos de impacto en los vehículos ubicados en el costado izquierdo para el bus y en el costado derecho para la volqueta son indicativos de que el choque se produce, porque la volqueta pretende incorporarse a la vía ocupando o invadiendo con su lado derecho parte del carril por el cual transitaba el bus, justo en la salida del retorno absteniéndose de usar la mayor parte del carril auxiliar creado para los vehículos que hacen el retorno.

De allí que, en el croquis se haya descrito como causa del accidente la «132. *No respetar la prelación*» para el vehículo No. 2 (volqueta de Placas XAA316) y que su conducta haya sido determinante en la producción del accidente.

A esa causa eficiente del daño, se suma, en la sentencia de primera instancia, la conducta desplegada por el conductor del bus, tras considerar que ese vehículo transitaba con exceso de velocidad y que ello también desempeñó un papel preponderante en la gravedad de las lesiones sufridas por la víctima y, en el recurso, se alega que ese exceso de velocidad no está demostrado, porque la señal del límite de velocidad todavía no se encontraba ubicada en la zona.

En el informe pericial de física forense rendido por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses el 28 de agosto de 2014¹⁰, dentro de la investigación penal e incorporado como prueba en este expediente, previa interpretación de los resultados se establece un rango de velocidad, al momento de la interacción, para el vehículo No. 1 (bus) entre 65 y 82 km/h y, para el vehículo No. 2 (volqueta) de entre 0 y 29 km/h. Para luego, al referirse a la secuencia del hecho, describir la incidencia de la velocidad de la siguiente manera: «2. *Al momento de la interacción el vehículo No. 1 (bus) tenía una velocidad en el rango entre sesenta y cinco (65) y ochenta y dos kilómetros por hora, mientras que el vehículo No. 2 (volqueta) tenía una velocidad comprendida entre cero (0) y veintinueve (29) kilómetros por hora. Después del primer impacto, la volqueta en su rotación de sentido horario impacta con la parte posterior del costado derecho de su platón, la parte posterior del costado izquierdo del bus, desprendiendo, según la reseña de datos, el tanque del compresor del sistema de frenos del bus.*

¹⁰ FIs. 123 y ss c. No. 5 llamamiento

15238310300220140000801

Ese daño junto con el posible aturdimiento que sufre el conductor del bus explica la pérdida del control y la considerable distancia postimpacto que recorrió el bus.».

La velocidad con la cual transitaba el bus se corrobora, además, con los restos de los vehículos ubicados a varios metros de donde se produce el impacto, con la distancia recorrida por el cuerpo de la víctima luego de salir expulsada por una de las ventanas (4 metros) y, por la posición final del bus, pues como lo resalta el dictamen, en las fotografías y el propio croquis aparece la considerable distancia que recorre ese vehículo desde el impacto hasta su posición final.

No de otra forma puede entenderse que la víctima ante el impacto salga expulsada a esa distancia, que los restos de los vehículos queden esparcidos a varios metros y que luego de un impacto contra un vehículo del peso y las dimensiones de la volqueta, el bus siga en movimiento por espacio de tantos metros. La avería en los frenos, desde luego, impide que se detenga, pero la distancia recorrida antes de detenerse solo se explica por la inercia derivada de la velocidad al momento del impacto que tiende a que siga en movimiento.

En la impugnación, lo que se discute es que ese rango de velocidad no excedía el límite permitido en la zona, pues se malinterpretó la certificación sobre la existencia de las señales, primero, porque la señal SR30 que limita la circulación a 50 km/h todavía no se había colocado en el lugar y, segundo, porque la señal existente de 30km/h no estaba en el lugar de los hechos, sino en otro, de forma que, debía atenderse el límite general de velocidad de 80 km/h.

La prueba que se denuncia como erróneamente apreciada es el Informe rendido por el Consorcio Concesión VISI-TUNJA el 24 de marzo de 2021¹¹, en el cual se describen todas las señales de tránsito que «actualmente» están ubicadas en la zona del accidente y se ilustra cada una de ellas con registro fotográfico, entre ellas, la señal SR-30 ubicada en el kilómetro 45+210 metros

¹¹ Cfr. Archivo 082

que establece un límite específico de 50 km/h, es decir, a 10 metros del accidente.

En el informe, primero, se hace una descripción de las señales que actualmente se encuentran en el sector y es allí donde se relaciona, entre otras, la SR-30 ubicada en el kilómetro 45+210 metros que establece un límite de 50 km/h (fotografía 1 izquierda, pág. 2 informe) y, luego, se refiere que: *«el estado de la señalización para la época de los hechos se describe a continuación según lo reportado por el Concesionario»*. En donde se documentan al menos cuatro señales con relevancia para el caso: *i)* la señal informativa SI 06 confirmativa de destino (fotografía 3, pág. 3), *ii)* la señal SI 27 seguridad vial que corresponde a un letrero de «precaución disminuya velocidad» (fotografía 1 pág. 4), *iii)* la señal informativa SI 27 seguridad vial «retorno a 500 m» (fotografía 1 pág. 5), y *iv)* la señal reglamentaria SR 30 velocidad máxima a 30 km/h (fotografía 3 pág. 5).

En esa relación, ciertamente no aparece la señal SR 30 en el kilómetro 45+210 metros que establece un límite de velocidad específico de 50 km/h y es por ello que, el juzgado de primera instancia requirió al consorcio para que aclarara ese punto y, en la respuesta, se afirmó: *«para la época de los hechos según lo reportado en su momento por el concesionario, no se evidencia que se encontraba instalada dicha señal¹²»*. Por lo que, una primera conclusión, es ese no era el límite de velocidad al momento del accidente.

Sin embargo, las otras cuatro señales cuya existencia si se certificó para la época del accidente nos aclaran varios puntos, primero, que la señal SI 06 confirmativa de destino indica una salida hacia la izquierda que corresponde al retorno; segundo, que al lado derecho de la vía por la cual transitaba el bus había un letrero de «precaución disminuya velocidad» (señal SI 27); tercero, que la señal SI 27 seguridad vial «retorno a 500 m» informaba que en lugar había un retorno; y, cuarto, que había otra señal SR 30 que establecía para la época de los hechos, un límite específico de velocidad de 30 km/h.

¹² Cfr. Archivo 089

15238310300220140000801

Esa prueba, correctamente apreciada, enseña que el límite de velocidad en ese sector para la fecha en que ocurre el accidente era de 30 km/h. En la apelación se afirma que esa señal no estaba en el lugar de los hechos, pero de un lado, no todos los accidentes van a ocurrir justo en el lugar en el que se encuentra ubicada la señal de tránsito y, de otro lado, cómo no pensar que el retorno se encontraba dentro de su rango de cobertura, cuando el conductor, primero, se encuentra con la señal de límite de velocidad y, luego, con otras tres señales que le indican la presencia de un retorno e incluso una de ellas consiste en un letrero de: *«precaución disminuya velocidad»*.

Ese grupo de señales, en conjunto, por supuesto, que obligaban a Wilmer Alexander Uyaban Moreno, conductor del bus, a respetar el límite específico de velocidad de 30 km/h., pero además, les exigían transitar con precaución frente a la salida de otros vehículos que pretendían incorporarse luego de hacer el retorno que es como se produjo el accidente y, todas ellas, fueron desconocidas por aquel al momento del accidente, pues recordemos que según el informe pericial de física forense transitaba en un rango entre 65 y 82 km/h.

Las normas de tránsito sobre velocidad tienen por objeto disminuir los riesgos propios de la conducción, pues buscan que haya suficiente tiempo de reacción para frenar o realizar una maniobra evasiva ante cualquier tipo de obstáculo y reducir las consecuencias frente a una colisión, por eso, exceder dichos límites provoca que las secuelas del accidente sean mucho más graves.

La conducta desplegada por Uyaban Moreno, conductor del bus de placas XUJ925, también influyó de manera determinante en la producción del daño, en la medida en que desplazarse con exceso de velocidad, desde luego, reducía considerablemente su capacidad de reacción frente a un obstáculo y aunque no se posible determinar si ello impidió o no el éxito de una maniobra de evasión o frenado, claro que reducía esa posibilidad, pero sobre todo aumentó considerablemente la magnitud del daño, pues precisamente el impacto frente a un vehículo pesado desplazándose a gran velocidad coadyuvó a que Betulia Díaz de Bayona saliera despedida por una de sus ventanas.

Esa interpretación, es decir, la relativa a que el exceso de velocidad de un vehículo tiene incidencia causal por aumentar las consecuencias del accidente, es la misma que ha adoptado la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia en sentencia de SC4232 de 22 de septiembre de 2021, al advertir: *«5.2. No resulta acertada así la censura, cuando afirma que el ad-quem, para obtener su conclusión, extrajo del dictamen los apartes que más desfavorecían los intereses de los demandantes, porque, ya se apuntó, ese sentenciador no pretirió la deducción central de aquél, atinente a que “la causa fundamental del accidente de tránsito” fue la invasión del carril contrario por parte del tractocamión que subía en curva, y tampoco centró su atención en un único segmento del trabajo presentado. Solo que, en el ejercicio de la facultad que le ha sido conferida por la ley para apreciar autónoma y críticamente el peritaje y las demás pruebas, halló dicho fallador que amén de esa “causa fundamental” concurría otra que “contribuyó a la severidad del accidente”, relacionada con el exceso de velocidad del automóvil No. 1., que dedujo no solo de aquella experticia y de los testimonios de quienes la elaboraron, sino, adicionalmente, del “Mapa de carreteras Inviás 2014”, del “Informe ejecutivo FPJ-3”, del “Informe del Laboratorio Móvil de Criminalística”, del “Croquis contenido en el Informe Policial de Accidentes de Tránsito No. C1205622”, del interrogatorio de parte al demandante Sergio Antonio Rojas Avendaño, y de la declaración rendida por el demandado Elmer Latorre Herrera».*

En ese sentido, parte de las consecuencias del accidente de tránsito no se le atribuyen al conductor del bus, por el solo hecho de conducir el vehículo, pues, ello es una actividad peligrosa tolerada, sino por haber incrementado el riesgo a través de su conducta debido al incumplimiento de las normas o señales de tránsito sobre el límite de velocidad permitido en la zona que lo obligaban a circular con precaución y a una velocidad máxima de 30 km/h.

Se confirmará, en este aspecto, la sentencia impugnada, y se declararan no probadas las excepciones denominadas: *«fuerza mayor o caso fortuito en concurrencia con el hecho de un tercero; exclusión de responsabilidad*

por causa extraña originada en el hecho de tercero; y ausencia de culpa por parte del conductor del vehículo XUJ025», propuestas por el apoderado de Jaime Alberto Acevedo Rivera y la Cooperativa de Transportes - Cootrans Limitada, cuyo estudio, se repite, no se había hecho por la declaratoria de prescripción.

La responsabilidad de Jaime Alberto Acevedo Rivera, propietario del bus y, por tanto, guardián de la cosa, y de la Cooperativa de Transportes - Cootrans Limitada, beneficiaria de la actividad, tratándose del régimen extracontractual y no habiéndose roto el nexo causal, aparece plenamente acreditada. Pues, solo podían exonerarse demostrando la existencia de un hecho extraño que era lo que buscaban con las excepciones que se declararon no probadas.

Al respecto, basta con recordar lo dicho sobre el tema por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, entre otras, en sentencia SC12994 de 15 de septiembre de 2016, al pronunciarse sobre la responsabilidad solidaria entre las empresas de transporte y el propietario, de la siguiente manera: *«Y en más reciente fallo, puntualizó: “Tal cual advirtió el Tribunal, por mandato legal de los daños originados en el ejercicio de la actividad peligrosa del transporte automotor, las empresas transportadoras son responsables solidarias con el propietario del vehículo y los conductores de equipos destinados al servicio público de transporte. (...) En consecuencia, por principio la prueba por cualquier medio probatorio idóneo de la afiliación o vinculación del vehículo destinado al transporte, ‘legítima suficientemente a la empresa afiliadora para responder por los perjuicios (...)’ (CSJ SC Sentencia de 17 de mayo de 2011, radicación n. 2005-00345-01). 6.3 Por ende, la empresa RÁPIDO HUMADEA S.A, como profesional en el ramo del transporte según dimana del certificado de existencia y representación legal aportado a los autos y afiliadora del vehículo involucrado en el accidente que sufrió DIANA LINARES junto a su acompañante, debe asumir la responsabilidad e indemnizar los daños causados en forma solidaria con el propietario y al mismo tiempo conductor del vehículo, señor JOSÉ FRANCISCO TOVAR LÓPEZ, como lo entendió el fallador singular, máxime cuando, en su calidad de guardián del automotor en virtud a la vinculación del mismo, existe una*

presunción de culpa, no desvirtuada, teniendo la carga procesal de hacerlo, no siendo suficiente la manifestación planteada en el escrito impugnativo, el que por tratarse de un servicio de transporte de carga, la reseñada presunción no era aplicable».

Se les condenará, en consecuencia, a pagar solidariamente con el conductor del bus las condenas impuestas en primera instancia, en la proporción que les corresponde por la concurrencia de causas, es decir, el 30%. Ese porcentaje, no fue objeto de impugnación y no se discute en esta instancia.

Al respecto de lo tratado en este aparte, es necesaria una última precisión sobre el alcance de esta decisión y lo es en relación con las condenas a favor de los demandantes Luis Carlos Bayona y Floralba, Martha Cecilia, Anita, Luz Esperanza, Luz Nelcy, Doris Yaneth, Calixto y Libardo Bayona Díaz, familiares de la víctima directa, pues en la impugnación se alega que, la responsabilidad frente a ellos era extracontractual; pero, zanjado ese tema, para efectos de la condena, se precisa que el daño reclamado a su favor lo es por daños morales y que en el numeral sexto de la sentencia impugnada se reconoció a favor de cada uno la suma de \$10'000.000,00 por ese concepto. Esa condena por daño moral deberá sufragarse por todos los demandados en el mismo porcentaje establecido previamente.

El mismo sentido, si bien la condena por concepto de daño emergente se impuso a favor de todos los demandados, lo cierto es que ello solo obedece a una imprecisión de carácter técnico de la decisión impugnada, pues esta solo se debe imponer a favor de la víctima directa, error que sin embargo, no afecta el monto de la condena que es uno solo y que debe pagarse por los demandados igualmente atendiendo el porcentaje que les corresponde.

2.5. La condena por concepto de lucro cesante futuro:

Resta por examinar el punto de la impugnación de la parte demandante relativo a que no se haya condenado al pago del lucro cesante futuro, aduciendo que el dictamen pericial decretado de oficio para liquidar ese

15238310300220140000801

perjuicio, debía valorarse a pesar que el auxiliar de la justicia no haya acreditado sus credenciales.

En la sentencia de primera instancia, la razón por la cual se negó la condena por concepto de lucro cesante futuro es que en las pretensiones de la demanda solo se pidió la suma correspondiente al lucro cesante consolidado, más no al futuro, es decir, por tratarse de una suma no pedida en la demanda y no por la ausencia del dictamen pericial. A tal punto que, para liquidar el lucro cesante consolidado se recurrió a las formulas dispuestas para tal fin.

En esas condiciones, independientemente de la procedencia de valorar o no el dictamen, el tema debe estudiarse desde el punto de vista del principio de congruencia, en la medida en que, para liquidar el lucro cesante, consolidado o futuro, no es necesaria la prueba pericial, sino que basta con aplicar las formulas dispuestas para tal fin, como se hizo en primera instancia con el consolidado.

El artículo 281 del Código General del Proceso, al regular las congruencias, establece que la sentencia deberá estar en consonancia con los hechos y las pretensiones de la demanda, así como con las excepciones que aparezcan probadas y hubieren sido alegadas. De forma que *«no podrá condenarse al demandado por cantidad superior o por objeto distinto del pretendido en la demanda ni por causa diferente a la invocada en esta»*.

Para el caso, si se revisan las pretensiones de la demanda se encuentra que al referirse a las «declaraciones y condenas» se solicitó, de forma general, el pago de perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales y, en el capítulo denominado: «estimación de perjuicios materiales y morales», tan solo se pretendió la suma de \$48'000.000,00 por concepto de lucro cesante consolidado refiriéndose a lo que la demandante Betulia Díaz de Bayona dejó de percibir, específicamente, desde la fecha del accidente hasta la presentación de la demanda.

Por eso, no cabe duda que en virtud del principio de congruencia no puede imponerse una condena por concepto de lucro cesante futuro, pues esa

15238310300220140000801

pretensión no se formuló oportunamente en la demanda y ello impide que el juez proceda a liquidar dicho perjuicio, pues de lo contrario, se vulneraría el derecho de defensa de los demandados. De forma que, admitiendo o no el dictamen, la decisión no puede ser otra que la de confirmar, en este aspecto, la sentencia.

2.6. De los llamamientos en garantía:

Jaime Alberto Acevedo Rivera y la Cooperativa de Transportadores – Cootrans Ltda., a través de apoderado judicial, llamaron en garantía a Seguros Colpatria S.A., hoy Axa Colpatria S.A. y a Colseguros S.A., hoy Allianz Seguros S.A., con el objeto que se hicieran efectivas la Póliza de Responsabilidad Contractual No. 8001058895 y la Póliza de Responsabilidad Extracontractual No. 13370906, respectivamente, que amparaban al bus de Placas XUJ925 para la fecha del accidente, cuyo estudio se omitió, en primera instancia, por la declaratoria de prescripción, que en esta decisión se revoca.

Luego de admitidos los llamamientos, las oposiciones de Axa Colpatria y Allianz Seguros giraron en torno a tres aspectos: *i)* oponerse a las pretensiones de la demanda principal con dos tipos de excepciones, las primeras, relativas al rompimiento del nexo causal, al régimen de responsabilidad, la solidaridad y la configuración de la prescripción y, las segundas, al monto de los perjuicios; *ii)* oponerse al llamamiento, Axa Colpatria sosteniendo que su póliza solo era para amparar daños de naturaleza contractual y Allianz Seguros que la suya solo era para los de carácter extracontractual; y *iii)* limitar el valor de la condena al monto previsto en las pólizas y tener en cuenta los deducibles.

En cuanto a las excepciones propuestas frente a la demanda principal relativas al rompimiento del nexo causal, al régimen de responsabilidad, la solidaridad y la configuración de la prescripción, cuyo fundamento es que la única causa del accidente es la conducta del conductor de la volqueta, que la prescripción era de dos años y que los llamados en garantía no debían responder; para resolver estas inconformidades, este Tribunal Superior se remite a las

15238310300220140000801

consideraciones expuestas en los numerales 2.2. y 2.4. de esta decisión que resultan más que suficientes para declararlas no probadas.

En relación con las excepciones del monto de los perjuicios cuya estimación en la demanda consideran excesivo, es necesario advertir que la condena por perjuicios patrimoniales impuesta en primera instancia, solo corresponde a lo que la víctima dejó de percibir como consecuencia del accidente, a título de daño emergente y lucro cesante consolidado. Además, éste último se liquidó con base en el salario mínimo, más no con el de \$1'500.000,00 mensuales que se reclamaba en la demanda, que era el otro punto que se alega en esas excepciones.

Respecto del daño moral la cuantía se fijó en \$30'000.000,00 para la víctima directa y en \$10'000.000,00 para cada uno de sus familiares, considera esta Sala que ese monto se ajusta a lo probado en el proceso y responde a los parámetros de referencia sobre el tema fijados por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia¹³, por lo que, se declararan no probadas todas las excepciones de la demanda principal.

En cuanto al llamamiento, las aseguradoras no discuten que la Póliza de Responsabilidad Contractual No. 8001058895 y la Póliza de Responsabilidad Extracontractual No. 13370906 amparaban al vehículo de placas XUJ925 para la fecha en que ocurrió el siniestro, sino lo que alegan, cada una, es que su cobertura no amparaba una parte del tipo de riesgos que se demandan.

A lo largo de esta providencia se ha expuesto que el régimen de responsabilidad derivado del contrato de transporte de personas como ejercicio de una actividad peligroso es mixto. Se rige por las normas previstas para ese tipo de contratos, pero también por las reglas de responsabilidad extracontractual, pero que frente a los daños a pasajeros, siempre opera como extracontractual.

¹³ Esos parámetros, inicialmente enseñaron que la condena por daño moral podía ascender hasta \$53.000.000 si el daño ocurría en condiciones de extrema gravedad, había estrechos vínculos familiares y fuertes nexos afectivos, entre los perjudicados y la víctima directa. Pero se ha ido aumentando, así, en las sentencias SC13925 del 30 de septiembre de 2016 y SC15996 del 29 de noviembre del mismo año, se aumentó hasta \$60.000.000; y en la SC5686 del 19 de diciembre de 2018, a \$72.000.000.

15238310300220140000801

El objeto de la Póliza de Responsabilidad Civil Contractual No. 8001058895 de Axa Colpatria S.A.¹⁴, era amparar los riesgos causados a los pasajeros del bus de Placas XUJ925, tal como lo señaló esa entidad al contestar el llamamiento. En la póliza, se prevé una cobertura de hasta ciento sesenta (160) salarios mínimos para el caso de incapacidad permanente parcial y se estipuló que era «sin deducible» y por perjuicios morales el equivalente al 60% del valor asegurado. Por lo que, esa póliza debe cubrir los daños causados a Betulia Díaz de Bayona, quien se desplazaba como pasajera en ese vehículo al momento del siniestro.

Por su parte, Allianz Seguros S.A. alega que la Póliza de Responsabilidad Extracontractual No. 13370906 tenía por objeto cubrir los daños causados a terceros en un siniestro, más no los de los pasajeros del vehículo y que por ello no debe ser condenada. Sin embargo, además de la pasajera del vehículo, en este evento, también actúan como demandantes sus familiares y frente a ellos, se está frente a terceros que no hacen parte del contrato de transporte; en esta póliza, los riesgos cubiertos por concepto de muerte o lesiones a una persona es de \$100'000.000,00 y el deducible es del 0%¹⁵ por lo que, el amparo de ese seguro deberá limitarse a esos montos.

En todo caso, las coberturas de las pólizas solo serán efectivas en relación con el porcentaje al cual fueron condenados los llamantes.

3. Por lo expuesto, la Sala Segunda de Decisión, de la Sala Única del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Santa Rosa de Viterbo, administrando justicia en nombre de la República de Colombia, y por autoridad de la Ley,

RESUELVE:

3.1. Revocar los numeral 1°, 3°, 4° y 5° de la sentencia impugnada, para en su lugar, declarar civil y extracontractualmente responsables a Wilmer Alexander Uyaban Moreno, Jaime Alberto Acevedo Rivera y la Cooperativa de Transporte Cootrans Limitada, de los daños causados, en la proporción indicada, a los

¹⁴ Cfr. Fl. 6 c. No. 3 Llamamiento
¹⁵ Cfr. Fl. 3 c. No. 5 Llamamiento

15238310300220140000801

demandantes por los hechos ocurridos el 24 de febrero de 2011. En consecuencia, se adoptarán las siguientes determinaciones:

3.1.1. Declarar no probada la excepción de prescripción propuesta por el apoderado judicial de los demandados Jaime Alberto Acevedo Rivera y la Cooperativa de Transporte Cootrans Limitada.

3.1.2. Declarar no probadas las excepciones denominadas: *«fuerza mayor o caso fortuito en concurrencia con el hecho de un tercero; indebida acumulación de pretensiones; exclusión de responsabilidad por causa extraña originada en el hecho de tercero; ausencia de culpa por parte del conductor del vehículo XUJ-025; exageradas pretensiones e inexistencia de juramento estimatorio; enriquecimiento sin justa causa; inexistencia de lucro cesante por falta de prueba y genérica que de oficio se advierta por su despacho»*, propuestas por esos mismos demandados.

3.1.3. Declarar que las empresas aseguradoras llamadas en garantía Axa Colpatria S.A. y Allianz Seguros S.A., están llamadas a responder en la proporción correspondiente al conductor del bus, su propietario y la empresa transportadora dentro de los límites cubiertos por las pólizas y sin deducible, según lo expuesto en la parte motiva de esta decisión.

3.1.4. Negar todas las excepciones propuestas por los apoderados de las aseguradoras llamadas en garantía.

3.2. Modificar los numerales 6° y 7° de la sentencia impugnada, para en su lugar, también condenar a Jaime Alberto Acevedo Rivera y la Cooperativa de Transporte Cootrans Limitada a pagar solidariamente en la proporción asignada las sumas allí señaladas por concepto de perjuicios.

3.3. Confirmar, en lo demás, la sentencia impugnada.

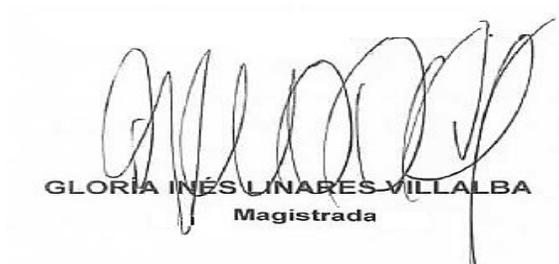
Ejecutoriada esta decisión, ordenar la devolución del expediente al Juzgado de origen.

15238310300220140000801

Notifíquese y cúmplase,



JORGE ENRIQUE GÓMEZ ÁNGEL
Magistrado Ponente



GLORIA INÉS LINARES VILLALBA
Magistrada



EURÍPIDES MONTOYA SEPÚLVEDA
Magistrado

4508-210380

Jct-mgjj