



República de Colombia
**Tribunal Superior Del Distrito
Judicial De Valledupar**

Sala Cuarta de Decisión Civil – Familia – Laboral

HERNÁN MAURICIO OLIVEROS MOTTA

Magistrado Ponente

PROCESO: RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL
RADICACIÓN: 20011-31-89-001-**2013-00209-01**
DEMANDANTES: DIONARDO ÁLVAREZ PÉREZ Y OTROS
DEMANDADOS: FEDELIGNO TORRES Y OTROS
DECISIÓN: REVOCA PARCIALMENTE SENTENCIA APELADA

Valledupar, veintiséis (26) de junio de dos mil veintitrés (2023).

SENTENCIA

Procede la Sala a desatar el recurso de apelación interpuesto contra la sentencia proferida el 14 de diciembre de 2018, por el Juzgado Primero Promiscuo del Circuito de Aguachica- Cesar, al interior del proceso de la referencia.

I. ANTECEDENTES

Los accionantes, Dionardo Álvarez Pérez y Carely María González Arango, promovieron demanda para que se declare civilmente responsable a los demandados Fideligno Torres Moreno, Rubén Darío Torres Rojas, Ernesto Torres Rojas y Guerrero Transportadores Carga Ltda., por los daños y perjuicios irrogados con ocasión a las lesiones personales sufridas en accidente de tránsito ocurrido el 13 de noviembre de 2012 en la calle 3ª con Cra. 40 del Municipio de Aguachica- Cesar, cuando se desplazaban en motocicleta y fueron arrollados por el camión de placas SQW-715.

En consecuencia, se condene solidariamente a los accionados al pago de la indemnización a las víctimas demandantes, por concepto de daño emergente, lucro cesante, perjuicios morales y a la vida de relación,

conforme a los montos y conceptos, discriminados y cuantificados para cada una de los afectados.

En respaldo de sus pretensiones, narraron que el 13 de noviembre de 2012, cuando se desplazaban en motocicleta de placa CYL -28C, fueron impactados por vehículo tipo camión de placa SQW-715 conducido por Fideligno Torres Moreno sobre la Cra. 40 con calle 3ª del municipio de Aguachica.

Indicaron que, la causa probable del accidente, tal como se consignó en informe policial, correspondió al código 112 que significa “*desobedecer señales o normas de tránsito*”, por parte del conductor del camión, lo cual arrojó como resultado lesiones en la integridad física de Dionardo Álvarez, consistentes en Luxación grado 3 acromioclavicular, limitación funcional para la extensión y aducción del miembro superior derecho permanente con incapacidad definitiva de 45 días. Y perjuicios morales para su esposa Carely María González.

II. TRÁMITE PROCESAL

Admitida la demanda mediante proveído del 18 de diciembre de 2013 y, corrido su traslado, Fideligno Torres Moreno, Rubén Darío Torres Rojas y Ernesto Torres Rojas, mediante apoderado judicial en escrito de 15 de septiembre de 2014, aceptaron parcialmente el primer hecho y negaron los demás. Acto seguido propusieron las siguientes excepciones de mérito:

Fuerza mayor o caso fortuito, al señalar que el accidente fue algo irresistible para el conductor del camión, al no percatarse de la presencia del lesionado conduciendo una motocicleta que debía observar las mínimas precauciones por tratarse de una intersección, reduciendo la velocidad.

Culpa exclusiva de la víctima, dado que el motociclista debió tener el deber objetivo de cuidado de reducir la velocidad para no impactar con el camión fotón. Además, en el lugar de los hechos no existió señalización alguna desatendida por el conductor.

Señaló se trataba de una intersección y apenas *“el automotor comenzaba a asomarse a la vía principal, contrario sensu el motociclista debía observar sumo cuidado por el sitio”*.

Por su parte, **Guerrero Transportadores Ltda.**, en escrito de 1º de septiembre de 2014, dio contestación a los hechos de la demanda, aceptándolos todos. Se opuso a la prosperidad total de las pretensiones, al señalar que entre el propietario del vehículo y la empresa de transporte existió un contrato de afiliación que en el numeral 3º plasmó como requisito, *“mantener vigente la póliza de responsabilidad civil extracontractual y designar a su pleno arbitrio el conductor encargado del manejo y cuidado del vehículo”*. En consecuencia, *“queda sin ninguna responsabilidad frente a las pretensiones de la demanda”*.

La demandada **Seguros del Estado**, llamada en garantía por el propietario y el conductor del vehículo de placa SQW-715, mediante escrito de 20 de julio de 2015, manifestó no constarle ninguno de los hechos y se opuso a las pretensiones. En su defensa, propuso las siguientes excepciones de mérito:

“Falta de legitimación en la causa por pasiva”, al no existir entre la llamada en garantía y su llamante, contrato de seguro.

“Concurrencia de vehículos”, dado que la única póliza existente para la época de los hechos, que amparó al camión de placa SQW-715, es un seguro obligatorio de accidentes de tránsito -SOAT-, razón por la cual, como quiera que el demandante era ocupante del vehículo de placa CYL-28C, conforme al artículo 10º del Decreto 3990 de 2007, el contrato que amparaba tal vehículo era la que se debió afectar al pago de los gastos médicos y demás aspectos cubiertos por póliza.

Una vez agotada la póliza SOAT para la atención de los gastos médicos y quirúrgicos, no pueden ser cobrados a la aseguradora del camión, ya que conforme los parámetros establecidos en el artículo 2º del Decreto 3990, quien debe atender el siniestro una vez superado el monto de cobertura es

el Fosyga. Una vez superada la misma intervendrá la EPS a la que se halle afiliado la víctima.

“Imposibilidad de la acción de responsabilidad civil extracontractual”, en razón a que no es factible demandar, por vía extracontractual los daños y perjuicios padecidos por una persona, en contra de la compañía aseguradora de SOAT, como quiera que este tipo de pólizas no ampara la responsabilidad civil extracontractual.

“Naturaleza del seguro obligatorio de accidentes de tránsito”, por cuanto la responsabilidad civil que se pretende en la demanda no se encuentra amparada por Seguros del Estado S.A, al no existir ninguna póliza que amparó dichos perjuicios, tomada para el vehículo de placa SQW-715, vigente para la época, pues el SOAT no fue creado para la cobertura de los perjuicios reclamados.

“Límite de responsabilidad”, de acuerdo con las condiciones generales del seguro de daños corporales, SOAT No. AT-1329251797556 del automotor de placa SQW-715, en caso de una remota sentencia condenatoria, deberían aplicarse los límites consagrados en aquella, por no ser posible un pago en exceso.

“Inexistencia de obligación solidaria de Seguros del Estado S.A”, pues la presencia de la aseguradora tiene como origen la celebración de un contrato de seguro obligatorio de accidentes de tránsito, por tanto, ante una sentencia condenatoria, aquella no puede ser responsable de manera solidaria frente a terceros en actividades peligrosas.

“Riesgos no asumidos”, toda vez que ni el lucro cesante, ni el *“daño moral”*, ni los perjuicios a la vida en relación o daños en la salud, son cubiertos por la póliza SOAT.

“Prescripción del contrato de seguro”, dado que entre el 13/11/2012, fecha de ocurrencia del hecho externo y la data en la que el demandante tuvo el conocimiento para solicitar el pago de la indemnización como

víctima, transcurrieron más de 3 años, por lo que opera la prescripción ordinaria.

“*Inexistencia la obligación*”, de acuerdo a lo que resulte probado en el proceso.

Vencido el traslado de las excepciones propuestas, sin pronunciamiento de la parte actora, el Juzgado de primer grado adelantó las fases de rigor y mediante decisión motivada resolvió el pleito.

III. SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA

El Juzgado Primero Promiscuo del Circuito de Aguachica, mediante sentencia de 14 de diciembre de 2018, dispuso desestimar las excepciones formuladas por las accionadas, las declaró solidariamente civil y extracontractualmente responsables de los daños y perjuicios sufridos por los demandantes, e hizo su cuantificación de manera concreta.

Declaró probada la excepción del límite de responsabilidad propuesta por Seguros del Estado S.A., declarándolo igualmente civilmente responsable, debiendo responder por los conceptos y hasta los límites establecidos en la póliza SOAT No. AT-1329251797556.

Condenó al pago por concepto de daño emergente, la suma de \$7.464.900, lucro cesante consolidado, \$3.913.234, lucro cesante futuro, \$73.975.241, perjuicio moral para Dionardo Álvarez Pérez, \$25.000.000 y Carely María González Arango, \$18.000.000, perjuicio a la vida en relación a Dionardo Álvarez Pérez, 430.000.000.

Como sustento de la decisión, estimó probado que el demandado Fideligno Torres, conductor del camión, no acató las normas de tránsito en relación con la prelación de las vías y la obligación de respeto a las señales de tránsito reglamentarias como el PARE, cuando transitaba por una vía que tenía prelación. Sin embargo, no hizo el pare respectivo, saliendo de forma intempestiva y obstruyendo el carril por el que transitaba los

vehículos que venían en sentido La Mata – San Alberto, entre estos, la motocicleta conducida por Dionardo Álvarez con la Sra. Carely González.

En ese orden, refirió que, la excepción de caso fortuito y fuerza mayor propuesta por los demandados, no tenía aplicabilidad, pues no se daban los presupuestos de irresistibilidad e imprevisibilidad, al haber sido su conducta negligente la que causó tal accidente.

Mencionó no haber quedado probado el exceso de velocidad que supuestamente llevaba la víctima, por tanto, no había lugar a declarar un hecho exclusivo de su parte, que exonerara de responsabilidad a los accionados.

De igual forma, la empresa Guerrero Transportadores Carga Ltda., como guardiana jurídica de la actividad del camión, resultó responsable, sin ser posible oponer el incumplimiento contractual entre las demandadas como causa exonerativa de responsabilidad frente a terceros, que, a lo sumo, daría lugar a otro proceso por responsabilidad contractual.

Respecto de la aseguradora llamada en garantía, determinó que como lo indica el numeral 2º del artículo 192 del EOSF, se prescribe la atención a todas las víctimas, incluso, los accidentes causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados, y el cubrimiento de la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas.

Así mismo, el numeral 5º del artículo 193 *ibidem* y el Decreto 056 de 14 de enero de 2015, estableció las condiciones de cobertura, reconocimiento y pago de los servicios de salud, indemnizaciones y gastos derivados de accidentes de tránsito. Por tanto, con fundamento a lo allí expuesto, el límite de dicha responsabilidad está dada por los máximos asegurados que están acorde igualmente con los indicados en el Decreto 1032 de 1991.

IV. DEL RECURSO

Inconforme la **parte demandada**, Fideligno Torres Moreno, Rubén Darío Torres Rojas y Ernesto Torres Rojas, interpusieron recurso de apelación, al sustentar su disenso, en considerar que la motocicleta venía en una vía nacional (troncal) que no es una calle y sin ninguna clase de seguridad prescritas por las normas de tránsito, como casco, chaleco reflectivo, con parrillero, con exceso de velocidad. Lo que condujo a la posibilidad que vieran en la vía, el automotor que sacaba la parte frontal y se estrellaran contra aquel.

Resaltó, el vehículo estaba detenido en la berma o subida a la vía principal. Así mismo, que en el lugar del accidente no había ni giros ni intercesiones, ni señales de tránsito, ni limitación o prohibiciones de algún tipo.

Por último, señaló, el *a quo* no dio aplicación al caso fortuito, por cuanto para el conductor se presentó el hecho imprevisible de los motociclistas que fueron los que se estrellaron contra el camión.

Mediante escrito de 19 de enero de 2019, **Seguros del Estado S.A.**, presentó **recurso de apelación adhesiva**, al sostener que, erró el *a quo* al condenarla, por cuanto el SOAT, regulado en Decreto 663 de 1993, artículo 198 y Decreto 3990 de 2017, derogado por el Decreto 056 de 2015, no consagran que dicho tipo de póliza, cuente con amparo de perjuicios materiales como: daño emergente, lucro cesante, daño a la vida de relación ni perjuicios morales. En lo demás, reiteró los argumentos expuestos en contestación del llamamiento en garantía que se le hizo dentro del trámite de primera instancia.

Para resolver el recurso presentado, los Magistrados, previa deliberación, exponen las siguientes:

V. CONSIDERACIONES

Verificada la ausencia de irregularidades que puedan ocasionar la invalidación de lo actuado, así como la satisfacción de los presupuestos procesales para decidir el recurso de apelación en los términos y con las limitaciones que establece el artículo 328 del C.G.P y la jurisprudencia de la Sala de Casación Civil del órgano cierre¹, es del caso resolver el fondo del litigio.

En el caso analizado, el problema jurídico a resolver se contrae en determinar si en el accidente vehicular del 13 de noviembre de 2012, existió alguna conducta constitutiva de caso fortuito o fuerza mayor o hecho determinante de la víctima que impida el nacimiento de responsabilidad civil en cabeza de los demandados, propietarios, conductor y empresa de transporte asociados al camión de placa SWQ-715. Así mismo, si existió relación jurídica alguna que diera lugar a la aseguradora, Seguros del Estado S.A., a responder o concurrir por alguna condena.

La tesis que sostendrá la Sala es la de confirmar el veredicto reprochado en cuanto a la declaración de responsabilidad civil y condena impuesta a Fideligno Torres Moreno, Rubén Darío Torres Rojas, Ernesto Torres Rojas y Guerrero Transportadores Carga Ltda., por haberse comprobado que el accidente acaecido no era ajeno, externo, irresistible ni imprevisible a la actividad realizada por ellos. Sin embargo, se revoca la declaración de responsabilidad civil de la aseguradora, Seguros del Estado S.A, al no existir fundamento jurídico que la obligara al pago directo o, a la concurrencia con los condenados. Veamos:

1. De la responsabilidad civil extracontractual por actividad peligrosa.

¹ “El apelante debe formular los cargos concretos, y cuestionar las razones de la decisión o de los segmentos específicos que deben enmendarse, porque aquello que no sea objeto del recurso, no puede ser materia de decisión, salvo las autorizaciones legales necesarias y forzosas (art. 357 del C. de P. C., y 328 del C. G. del P.)” (CSJ, sentencia del 1º de agosto de 2014, expediente SC10223-2014, M.P. Luis Armando Tolosa Villabona).

Enseña la jurisprudencia que, la responsabilidad civil extracontractual se entiende como el nacimiento de la obligación de indemnizar, a cargo de la persona natural o jurídica que, por un hecho suyo, de un tercero bajo su dependencia o por un objeto bajo su custodia, infiera daño a otro sin mediar vínculo obligacional previo entre aquellos.

Así, el título XXXIV del Código Civil regula el régimen de la «*responsabilidad común por los delitos y las culpas*», cuyo sustento es el principio general concerniente a que todo daño ocasionado debe repararse. En ese sentido, al tenor del artículo 2341 *ibídem*, “*el que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido*».

En consecuencia, para el éxito de la pretensión indemnizatoria soportada en la citada disposición, es menester que el reclamante acredite la existencia de los elementos estructurales de la responsabilidad endilgada, esto son, el daño, la culpa del obligado a responder y el nexo de causalidad.

Por su parte, el artículo 2356 del Código Civil, dispone que “*por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta*”. Norma que edificó el régimen de responsabilidad por el ejercicio de actividades peligrosas **con culpa presunta**, ampliamente desarrollado por el órgano cierre en su jurisprudencia.

Sobre el punto, en sentencia SC-9788-2015, la H. Corte Suprema de Justicia, recordó:

“(…) *se trata de una culpa presunta para los casos de riesgo creado, o sea cuando el daño se produce por alguno de los elementos que en la civilización acarrearán peligrosidad*» y que del artículo 2356 se hace emanar «*una presunción legal mixta, ya que se dice que no puede desvanecerse por cualquier medio en contrario, sino por determinados hechos*»

En este mismo sentido, señaló lo siguiente:

“bajo el alero de la llamada presunción de culpabilidad en cabeza de su ejecutor o del que legalmente es su titular, en condición de guardián jurídico de la cosa, escenario en el que se protege a la víctima relevándola de demostrar quién tuvo la responsabilidad en el hecho causante del daño padecido cuyo resarcimiento reclama por la vía judicial”².

Por tanto, a partir de la presunción de culpabilidad que rige en las acciones de responsabilidad extracontractual por daños ocasionados en el ejercicio de actividades peligrosas, es necesario recordar que la conducción de vehículos automotores en atención a su naturaleza, y en los términos de su propio régimen jurídico, contenido en el Código Civil, el Código de Comercio, y en la Ley 769 de 2002³ (Código Nacional de Tránsito Terrestre), ha dicho la Corte Suprema de Justicia se clasifica como riesgosa⁴.

Bajo ese panorama, la víctima sólo está obligada a probar el daño y la relación de causalidad, mientras que al autor para exonerarse está obligado a acreditar la presencia de un elemento extraño como causa exclusiva del primero, esto es, fuerza mayor o caso fortuito, culpa de la víctima o intervención de un tercero.

Sobre el tópico, recientemente la H. Corte Suprema en su Sala de Casación Civil, en sentencia SC-065 de 27 de marzo de 2023, reiteró que:

*“a **la víctima le basta acreditar** el ejercicio de la actividad peligrosa desarrollada por su contendiente, el daño que padeció y la **relación de causalidad entre aquella y este**; al paso que el demandado sólo puede exonerarse demostrando que el perjuicio no fue producido por dicha operación, es decir, que obedeció al devenir de un elemento extraño y exclusivo, como la fuerza mayor o caso fortuito, la intervención de la víctima o la de un tercero, únicas circunstancias que rompen el nexo causal citado”. Tal como los convocados encaminaron sus esfuerzos, en especial a la acreditación de una “culpa exclusiva de la víctima”.*

² CSJ SC-665-2019

³ Modificada por las leyes 1503 de 2011, 1548 de 2012, 1696 de 2013, 1730 de 2014, 1753 de 2015, 1811 de 2016, y 1843 de 2017.

⁴ Sentencia SC3862-2019

2. Concurrencia de actividad peligrosa.

La Sala de Casación Civil de la H. Corte Suprema, en reciente pronunciamiento recordó la tesis de la responsabilidad cuando se trata del ejercicio de actividades peligrosas, como la de conducción y cuando ésta es realizada por ambas partes en conflicto, como sucede en este caso. Así lo dijo en la sentencia CSJ SC2111-2021:

“5.2.4. Ahora, existiendo roles riesgosos, no hay lugar a una responsabilidad con culpa probada o de neutralización de culpas, sino de una participación concausal o concurrencia de causas, por cuanto una actividad peligrosa no deja de serlo por el simple hecho de ser protagonista con otra acción de la misma naturaleza.

Sobre el punto ha dicho la Sala que “Si bien en un principio la doctrina de esta Corte resolvió el problema de las concausas o de la concurrencia de actividades peligrosas, adoptando diversas teorías como la “neutralización de presunciones”, “presunciones recíprocas”⁵, y “relatividad de la peligrosidad”⁶, fue a partir de la sentencia de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01⁷, en donde retomó la tesis de la intervención causal⁸.

“Al respecto, 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

⁵ En este evento, las presunciones de culpa por quienes desarrollan labores riesgosas no se neutralizan, sino que permanecen incólumes. Significaba que cuando una de las partes era la que sufría el daño, la presunción subsistía en contra de quien no lo padeció, quien podrá destruir la presunción probando la incidencia del hecho de la víctima en la producción del evento dañoso (CSJ SC 26 de noviembre de 1999, rad. 5220). Su crítica radicaba en que *“(…) la solución de apoyaba en una falsa idea de la responsabilidad civil, cuya esencia se fundamenta en la idea de indemnización y no de pena, por tal motivo no se podía determinar la responsabilidad según la culpa del ofensor o la víctima (...)*” (PEIRANO FACIO, Ramón Daniel. *“Responsabilidad extracontractual”*, 3ª ed. Bogotá. Temis, 1981, pág. 442).

⁶ Se tiene en cuenta el mayor o menor grado de peligrosidad de la actividad o mayor o menor grado de potencialidad dañina (CSJ SC 2 de mayo de 2007, rad. 1997-03001-01). Su censura consistía en que dicha tesis se preocupaba más por establecer que labor era más riesgosa en relación con otra, dejando de lado considerar cuál de ellas había causado el daño.

⁷ Reiterado en sentencias de 26 de agosto de 2010, rad. 2005-00611-01, y 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-000042-01.

⁸ Teoría que en todo caso había sido acogida originariamente por esta Corte en sentencia de 30 de abril de 1976, G.J. CLII, n.º. 2393, pág. 108.

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 o peligro (...)”.

“Así las cosas, la problemática de la concurrencia de actividades peligrosas se resuelve en el campo objetivo de las conductas de víctima y agente, y en la secuencia causal de las mismas en la generación del daño, siendo esa la manera de ponderar el quantum indemnizatorio”⁹.

En tal caso, entonces, corresponde determinar la incidencia del comportamiento de cada uno de los agentes involucrados en la producción del resultado, para así deducir a cuál de ellos el daño le resulta imputable desde el punto de vista fáctico y, luego, jurídico. Como se dijo en el precedente antes citado, valorar la *“(...) conducta de las partes en su materialidad objetiva y, en caso de encontrar probada también una culpa o dolo del afectado, estable[cer] su relevancia no en razón al factor culposo o doloso, sino al comportamiento objetivamente considerado en todo cuanto respecta a su incidencia causal”.*

3. Del caso fortuito y la fuerza mayor.

En lo que tiene que ver en concreto con la actividad de conducción catalogada como peligrosa y la posible configuración de las causales de exoneración tratadas en sentencia SC-17723-2016, que reitera lo expuesto en fallo SC, 29 abr. 2005, rad. 0829, el órgano cierre indicó que:

(...) Para dilucidar estos cuestionamientos, es necesario memorar, así sea sucintamente, que la fuerza mayor o caso fortuito, por definición

⁹ CSJ. Civil. Sentencia SC2107 de 12 de junio de 2018.

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

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

(...)

Sobre este último aspecto, conviene acotar –y de paso reiterar- que **un hecho sólo puede ser calificado como fuerza mayor o caso fortuito**, es lo ordinario, si tiene su origen en una actividad exógena a la que despliega el agente a quien se imputa un daño, por lo que **no puede considerarse como tal**, en forma apodíctica, el acontecimiento que tiene su manantial en la conducta que aquel ejecuta o de la que es responsable. Por eso, entonces, si una persona desarrolla en forma empresarial y profesional una actividad calificable como 'peligrosa', de la cual, además, deriva provecho económico, por ejemplo la sistemática conducción de automotores de servicio público, no puede, por regla general y salvo casos muy particulares, invocar las fallas mecánicas, por súbitas que en efecto sean, como constitutivas de fuerza mayor, en orden a edificar una causa extraña y, por esa vía, excusar su responsabilidad. Con otras palabras, quien pretenda obtener ganancia o utilidad del aprovechamiento organizado y permanente de una actividad riesgosa, esto es, **de una empresa que utiliza de manera frecuente bienes cuya acción genera cierto peligro a terceros, no puede aspirar a que las anomalías que presenten los bienes utilizados con ese propósito, inexorablemente le sirvan como argumento para eludir la responsabilidad civil en que pueda incurrir por daños causados**, sin perjuicio, claro está, de que en casos muy especiales pueda configurarse un arquetípico hecho de fuerza mayor que, in radice, fracture el vínculo de causalidad entre la actividad desplegada y el perjuicio ocasionado. Pero es claro que, en línea de principio rector, tratándose **del transporte empresarial de personas y de cosas, los defectos mecánicos son inherentes a la actividad de conducción y al objeto que el conductor –y el guardián empresario- tienen bajo su cuidado**, lo que descarta, en general, su apreciación como inequívoco evento de fuerza mayor o caso fortuito.

Obsérvese que en esta hipótesis, la del transporte comercial – pues en el caso de la conducción de vehículos particulares, sería menester hacer algunas consideraciones complementarias-, las fallas mecánicas son racionalmente previsibles, tanto más cuanto así lo develan las máximas de la experiencia. Más aún, como se trata de una actividad potencialmente riesgosa, no deviene imposible que racionalmente se pueda prever la ocurrencia de un desperfecto mecánico, así se realice, ex ante, un mantenimiento preventivo al automotor, el que por lo demás se impone en este tipo de actividades. Al fin y al cabo, ‘imprevisible es el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, examinando en cada situación de manera específica los siguientes criterios: 1) El referente a su normalidad y frecuencia; 2) El atinente a la probabilidad de su realización, y 3) el concerniente a su carácter inopinado, excepcional y sorpresivo’ (sent. 078 de 23 de junio de 2000), siendo claro que este último elemento es insuficiente, per se, para tildar un hecho como constitutivo de fuerza mayor, menos aún si se para mientes en el carácter contingente que tiene el defecto mecánico, el cual es normalmente pronosticable, a juzgar por las precitadas máximas de la experiencia. No en vano, como se delineó, son varios los presupuestos que, en forma conjunta y articulada, deben observarse para que el evento se torne en imprevisible. (Resaltado propio)

4. Caso concreto.

En lo referente al daño, se parte del hecho incontrovertido de las lesiones sufridas por el señor Dionardo Álvarez Pérez y Carely María González Arango como víctimas del accidente de tránsito acaecido el 13 de noviembre de 2012, en la “vía transversal cabecera 40 con calle 3^{era}” del municipio de Aguachica- Cesar, en el que resultó comprometido el vehículo de placa SQW-715, tipo camión, de propiedad de Rubén Darío y Ernesto Torres Rojas, afiliado a la empresa de transporte - Guerrero Transportadores Carga Ltda. - y la Motocicleta Bóxer de placa CYL28C de propiedad de Carely María González Arango.

Bajo este panorama, es necesario examinar la conducta de los involucrados en el hecho dañoso -accidente de tránsito- a fin de establecer sí, como lo alega la parte recurrente Fideligno, Rubén Darío y Ernesto, se logra acreditar la existencia de causal de exoneración de responsabilidad, consistente en caso fortuito, fuerza mayor o hecho exclusiva de la víctima que impidiera el nacimiento de la responsabilidad en cabeza suya.

Dado que el punto neurálgico estriba en reconstruir la escena del accidente y, en consecuencia, determinar de quien fue la conducta imprudente o la culpa que provocó el suceso, toda vez que, se reseñó, ambos vehículos, motocicleta y camión, se encontraban en locomoción, no puede operar la presunción de culpa en forma irreflexiva, por el contrario, atañe descifrar la circunstancia casual o mayor aportante al resultado dañoso.

Del plenario global y particularmente del informe policial de accidente de tránsito -IPAT- de 13 de noviembre de 2012, suscrito por Miller Gutiérrez Morales, el croquis anexo y los interrogatorios practicados, se extrae que los hechos ocurrieron sobre la carrera 40 con calle 3ª que conecta con la troncal o vía principal que comunica los municipios de San Alberto y La Mata del Departamento del Cesar. En dicho lugar, los vehículos que circundan sobre la carrera 40, pueden hacerlo en ambos sentidos sur- norte y norte- sur, conectando con la vía troncal. Los que transitan la calle 3a, solo pueden continuar su marcha de forma recta hacia la carrera 40 que comunica con la vía troncal y hacia la derecha para continuar sobre la 40.

Considerada la anterior contextualización, del informe citado y los relatos de los demandantes, se desprende que en el infortunio estuvieron involucrados dos vehículos, ambos en circulación. De una parte, un camión de placa SQW-715, afiliado a la empresa de transportes Guerrero Ltda., conducido por Fideligno Torres Moreno, que transitó desde la calle 3ª hacia la Cra. 40 para tomar la troncal o vía principal y, una motocicleta de placa CYL-28C, conducida por Dionardo Álvarez Pérez, con parrillero, que circuló sobre la Cra. 40.

Los pasajeros de la motocicleta referida, a raíz de la colisión aludida resultaron lesionados físicamente, principalmente el conductor que debió ser transportado de manera inmediata a centro médico como se consignó en anexo del IPAT y la historia clínica de atención primaria recibida en la Clínica Médica de Aguachica Ltda.

Así las cosas, corresponde centrar la atención del Tribunal en la eventualidad o supuesto de circulación paralela para determinar la causa eficiente del daño producido.

Frente al hecho dañino, en el expediente reposa copia del informe policial de accidente de tránsito de 13/11/2012, suscrito por el agente identificado con placa No. 087877, Miller Gutiérrez, que dejó constancia que, en la fecha referida, día con tiempo normal, siendo las 11: 50 horas, en tramo de vías rectas entre la Cra. 40 y la Calle 3ª, ambas en buen estado, hubo un choque entre los vehículos de placas SQW-715 (vehículo No. 1- Camión) y CYL-28C (Vehículo No. 2- Motocicleta).

Paralelamente, se encuentra en dicho documento, la descripción de los daños materiales producidos en los vehículos indicados, incluso, la de una tercera motocicleta. A su vez, que existieron personas lesionadas en su integridad física, entre estos, el demandante de esta causa, que se consignó portaba casco.

Por su parte, el testimonio del conductor del camión, Fideligno Torres, indicó en lo ateniendo a la forma de ocurrencia del suceso que, se disponía a entrar a la troncal o vía principal desde la calle 3a, momento en el avizó dos (2) motocicletas que iban sobre la Cra. 40, sin embargo, dado que calculó su ubicación aproximadamente a 50 metros de distancia, consideró, alcanzaba hacer el cruce completo que lo llevara hasta la troncal o vía principal. Resaltó, no existió señal de PARE o, cualquier otro signo de tránsito sobre el lugar.

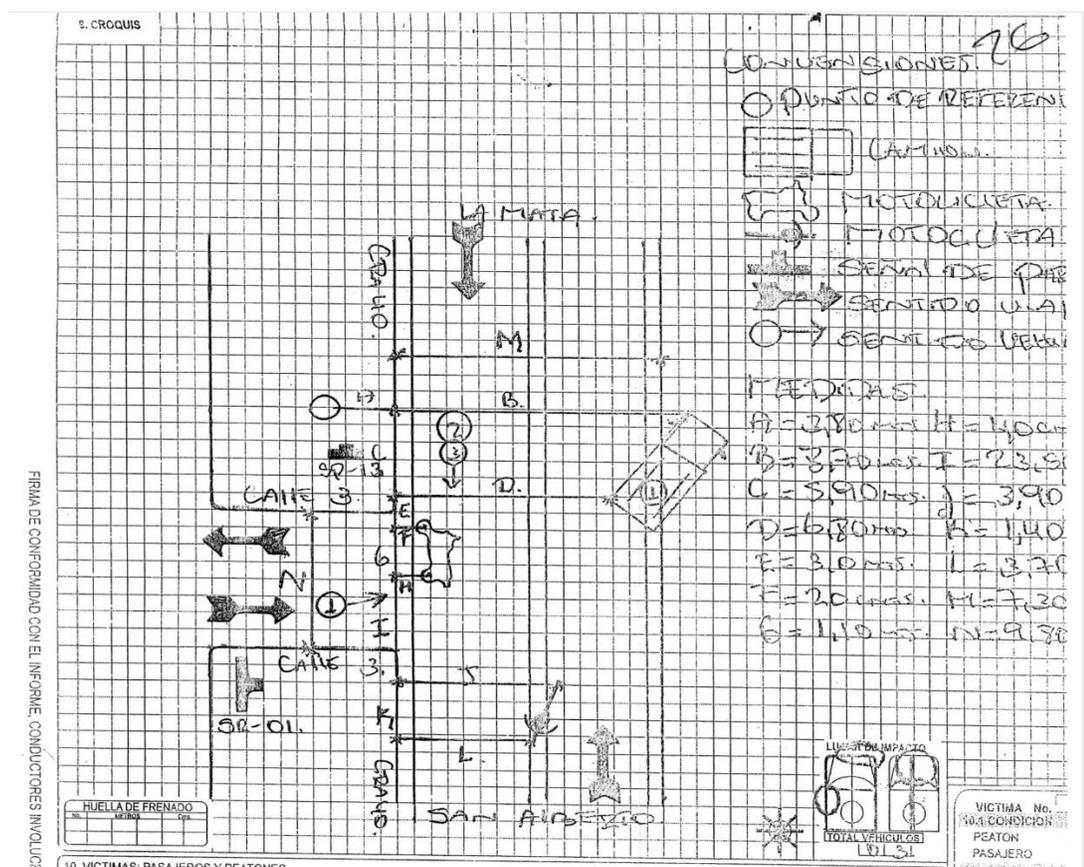
Así mismo, el testimonio de Carlos Alfredo Contreras, quien también fue lesionado en el mismo accidente cuando conducía la otra motocicleta que colisionó al mismo tiempo con el camión, indicó, se transportaba sobre la Cra. 40 al igual que Dionardo, momento en el que intempestivamente el camión se “comió” el pare y los arrolló.

5. Hipótesis del accidente.

El infortunio que ocupa la atención de esta Sala en la que resultó lesionado Dionardo Álvarez Pérez, advierte el planteamiento de dos (2) hipótesis contrarias entre los contendientes.

De una parte, la planteada en el informe de policía de tránsito, sostenida por la activa, que el conductor del vehículo tipo camión desatendió una señal de PARE existente sobre la calle 3a, llevándose consigo por delante su motocicleta con él abordo y, de otro lado, la pasiva, impugnante, que indicó no existir desatención de ninguna señal de tránsito al no existir sobre dicho lugar. Sumado, señaló su vehículo estaba detenido al momento en que el motociclista impactó contra aquel, en otras palabras, el solo se causó su propio daño o, por lo menos, de su apareamiento intempestivo se dio una fuerza mayor o un caso fortuito.

Para mejor entendimiento en punto a la recreación y la verificación de la hipótesis más probable, obsérvese el siguiente material probatorio:



Frente a la primera hipótesis, el informe policial para accidente de tránsito de 13 de noviembre de 2012 consignó en el ítem número 12 denominado “*causas probables*”, la identificada con el número 112 para el vehículo No. 1 (Camión), sin ninguna nota marginal o anotación añadida. Respecto del vehículo No. 2 no realizó ninguna consigna.

Sobre la valoración de este elemento, se debe partir de su definición legal contenida en el artículo 146 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito- así como lo dispuesto en los artículos 144 y 149 *ibidem*. Los cuales indican que aquel es un elemento descriptivo en el que se vierten los detalles, las particularidades del accidente, los vehículos involucrados, propietarios, daños causados a bienes o a personas, posición final de los mismos, huellas de frenado y demás planos del suceso.

Sobre el tópico, la Corte Constitucional¹⁰ ha precisado que,

“El marco normativo y el manual permiten establecer que el informe policial de accidente de tránsito no es un informe pericial, sino un informe descriptivo. Este informe, a su vez, tiene unos criterios de evaluación propios, que no son los establecidos por el CPG o el CPACA para este tipo de prueba. Esta evaluación implica, entre otras, que la ratificación del informe debe hacerse según el protocolo establecido en el manual, es decir, que las preguntas planteadas en el proceso deben estar orientadas a establecer si el agente se ciñó al protocolo. Asimismo, el hecho de que el manual del diligenciamiento entienda que el informe policial de accidente de tránsito puede hacer parte de un proceso, implica que aquel debe ser considerado como un material probatorio, el cual se revisa en conjunto con otras pruebas. (resaltado fuera de texto original)”

Por esa misma senda, el croquis adjunto al informe referido constituye una descripción que permite la comprensión de la información vertida en tal elemento, los cuales contienen información de marcada importancia para el esclarecimiento y reconstrucción de lo sucedido.

A pesar de ello, se mantiene latente y actual al momento de su valoración, el sistema legal contenido en el artículo 232 del C.G.P.¹¹ (libre convicción), impidiendo con ello que los elementos vistos, puedan tomarse como únicos o definitivos para la corroboración efectiva de los hechos como si se tratara de una tarifa legal.

¹⁰ Corte Constitucional. Sentencia T- 475 de 2018

¹¹ El juez apreciará el dictamen de acuerdo con las reglas de la sana crítica, teniendo en cuenta la solidez, claridad, exhaustividad, precisión y calidad de sus fundamentos, la idoneidad del perito y su comportamiento en la audiencia, y las demás pruebas que obren en el proceso.

Así, en reiteradas oportunidades la doctrina legal a indicado que, “*el croquis es un plano descriptivo conforme a la definición del artículo 2º de la Ley 769 de 2002, y constituye “una de las muchas pruebas que deben ser tenidas en cuenta por la autoridad de tránsito, pero ni por asomo debe tomarse como definitiva.”* (CSJ SC7978-2015)

Dicho lo anterior, se evidencia que, si bien es cierto, el recurrente señaló que el agente que elaboró el informe policial no percibió el accidente, aspecto que según las probanzas le asiste razón, también lo es que, hay factores que en su presencia si pudo corroborar, precisamente, aquel que versa sobre la existencia de señales de tránsito, tipo de vía, sus condiciones, los vehículos involucrados, la existencia de lesionados, entre otros que, se sirvió describir en la elaboración de su informe.

Así las cosas, el contenido del documento en lo que interesa al asunto y al problema planteado en esta instancia, corrobora que, en el lugar del suceso existieron dos señales de tránsito. Una reglamentaria sobre la calle 3ª antes de entrar o pasar a la carrera 40 y conectar con la troncal o vía principal, y otra, preventiva sobre la carrera 40 para entrar o desviarse hacia la calle 3ª.

La primera, correspondiente a la señal reglamentaria de PARE (signada en el croquis como SR-01), la segunda, preventiva, consistente en vía lateral derecha (signada SP-13).

Tal elemento descriptivo que cuenta con corroboración de los actores del suceso y del agente que rindió el informe, quien, en interrogatorio practicado, reiteró y confirmó haber visto que en la calle 3a existió la señal de PARE desatendida por el conductor del camión.

Así mismo, en su interrogatorio, el conducto de la motocicleta No. 3 que también colisionó con el camión, expresó que, en la calle 3a existió la señal de PARE, refiriéndose en sus propios términos a que “*el camión se lo comió*”.

De otra parte, el Sr. Fideligno Torres manifestó en su interrogatorio que, si existía dicha señal, al respecto adviértase su dicho al siguiente tenor:

Preguntado: ¿por la calle que venía transitando hay alguna señal de pare?

*Contestado: no señora no hay ninguna señal en eso, **porque ya es en la avenida**, hay no hay señal de pare.*

Preguntado: contrario a lo que usted dice en el informe dice que hay una señal de pare.

*Contestado: en la avenida no, en la autopista **ya no**, la autopista esta es abajo, no me sé la dirección, **ese pare esta antes de llegar a la avenida**, en la avenida aún no hay pare.”*

Preguntado: ¿usted hizo el pare antes de salir a la avenida?

*Contestado: **Si claro, yo salí mirando a la izquierda y a la derecha, por eso le digo que hay fue que vi las dos motos como jugando, pero yo los vi lejos, por eso dije, yo alcanzo a salir.***

De otra parte, su testimonio también indicó el lugar en el que su vehículo sufrió los daños materiales, es decir, en la cabina o parte frontal y, la puerta lateral del conductor. Información consistente con la consignada en el informe policial.

Igualmente, se tiene probado que el automotor de placa SQW-715 era de servicio público, tipo camión, afiliado a la empresa de Transportes Guerrero Transportadores Carga Ltda., y, el otro automotor, fue una motocicleta particular.

De lo anterior, se puede concluir que, la hipótesis o causa probable del accidente plasmada en el informe policial consistente en “*el código 112*”, corresponde a la realidad, materializándose en cabeza del vehículo tipo camión, pues denótese que i) si existió una señal de pare; ii) la misma estaba ubicada en la calle 3ª, que era por donde transitaba el camión y iii) hubo una desatención de tal vehículo de la señal reglamentaria, tanto así que, su posición final en el croquis evidencia su paso o salida total al mismo tiempo que el lugar del impacto sufrido.

Por tanto, le era exigible a Fideligno, el deber de cuidado de detener su marcha completamente ante dicha señal que tuvo de frente, cuya naturaleza y fundamento atiende precisamente a evitar colisiones como la que ocurrió.

Al respecto, el Código Nacional de Tránsito en su artículo 55 que trata del comportamiento del conductor, pasajero o peatón, prescribe lo siguiente:

*“Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y **debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables**, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.”* (negrilla fuera de texto original)

A su vez, el artículo 109, indica que, *“Todos los usuarios de la vía **están obligados a obedecer las señales de tránsito** de acuerdo con lo previsto en el artículo 5o., de este código.”* (negrilla fuera de texto original)

Sobre las señales de tránsito, el artículo 110, consagra su clasificación y definición de la siguiente forma:

Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, **prohibiciones** o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código.

Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste.

Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar.

Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.

PARÁGRAFO 1o. Las marcas sobre el pavimento constituyen señales de tránsito horizontales. Y sus indicaciones deberán acatarse. (...)

Del mismo modo, está probado que el camión y la actividad a la que se dedican los demandados es peligrosa, cuya naturaleza enseña consigo la accidentalidad como condición normal y propia de su industria, es decir, es

común la representación de accidentes automovilísticos como el acontecido dentro de su haber. Prueba de ello, se tiene la afiliación a la sociedad Guerrero Transportadores Ltda., cuyo objeto social da cuenta de ese aspecto.

Bajo tal lógica, para una empresa cuyo lucro y negocio se deriva de la ejecución del oficio de transporte, al resultar perfectamente previsible el acaecimiento de un accidente, y no existir ajenidad a su industria, no se cumplen los presupuestos exigidos para la configuración de la causa exonerativa de fuerza mayor o caso fortuito.

De otra parte, en lo que atañe al hecho exclusivo y determinante de la víctima, nótese como el conductor del camión, confesó haber visto a los motociclistas que transitaban sobre la carrera 40, sin embargo, se confió de poder pasar hacia la troncal y no detuvo completamente su marcha. En consecuencia, no resulta loable entender la existencia de la supuesta intempestividad alegada por el opugnante que coloque en aquel, la producción de su propio daño. Es más, esa actitud consciente reafirma, el elemento de su culpabilidad.

En síntesis, fue la conducta de Fideligno y no otra, la causa eficiente y determinante del choque que se produjo entre los vehículos afectados. Por consiguiente, se encuentra ajustada a derecho la responsabilidad civil declarada por el despacho de primer grado.

6. Del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito- SOAT-.

Ahora, en lo que respecta a la declaración de responsabilidad de la aseguradora Seguros del Estado S.A y su condena a los perjuicios reconocidos en la sentencia, se estima la existencia de un error por parte del *a quo*, pues no existe relación jurídica previa que la soportara.

Al respecto, cabe memorar que a partir de la reforma introducida por los artículos 84 y 87 de la Ley 45 de 1990, en su orden, a los preceptos 1127 y 1133 al Código de Comercio, se prevé la denominada acción directa, por virtud de la cual el tercero damnificado puede dirigir la acción de

resarcimiento en contra del asegurador del responsable, con la precisión que «[p]ara acreditar su derecho (...) de acuerdo con el artículo 1077, la víctima en ejercicio de la acción directa podrá en un solo proceso demostrar la responsabilidad del asegurado y demandar la indemnización del asegurador».

La Corte Suprema de Justicia en SC 10 feb. 2005, rad. 7614¹² razonó que la *ratio legis* de la reforma introducida por la Ley 45 de 1990,

(...) reside primordialmente en la defensa del interés de los damnificados con el hecho dañoso del asegurado, a la función primitivamente asignada al seguro de responsabilidad civil se aunó, delantera y directamente, la de resarcir a la víctima del hecho dañoso, objetivo por razón del cual se le instituyó como beneficiaria de la indemnización y en tal calidad, como titular del derecho que surge por la realización del riesgo asegurado, o sea que se radicó en el damnificado el crédito de indemnización que pesa sobre el asegurador, confiriéndole el derecho de reclamarle directamente la indemnización del daño sufrido como consecuencia de la culpa del asegurado, por ser el acreedor de la susodicha prestación, e imponiendo correlativamente al asegurador la obligación de abonársela, al concretarse el riesgo previsto en el contrato –artículo 84-, previsión con la cual se consagró una excepción al principio del efecto relativo de los contratos -res inter alios acta-, que como se sabe, se traduce en que éstos no crean derechos u obligaciones a favor o a cargo de personas distintas de quienes concurren a su formación, o mejor, no perjudican ni aprovechan a terceros.

(...)

Por supuesto que el derecho que la ley ahora le otorga al damnificado no está desligado del contrato de seguro celebrado por el tomador -asegurado, al margen del cual no se autoriza su ejercicio, pues las estipulaciones eficaces de dicho pacto lo delimitan y enmarcan de tal modo que no podría obtener sino lo que correspondería al mismo asegurado. –Subraya intencional–.

En el *sub examine*, la demanda se dirige de manera directa en contra de Fideligno Torres Moreno, Rubén Darío Torres Rojas, Ernesto Torres Rojas y Guerrero Transportadores Carga Ltda., no respecto de la aseguradora Seguros del Estado S.A., sin embargo, los demandados directos, Fideligno, Rubén y Ernesto, realizaron su llamamiento en garantía.

¹² SC del 9 de julio de 2012. Ref.: 11001-3103-006-2002-00101-01.

Ahora, en el plenario se halla probado que, el vehículo tipo camión con placa SQW-715 no tuvo para el momento de los hechos un seguro de responsabilidad civil, pues lo único que se allegó al plenario es la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito identificada con AT 1329 251797556, cuyo tomador figura Torres Rojas Ernesto, cuya vigencia fue desde el 4 de octubre de 2012 hasta el 3 de octubre de 2013.

Así mismo, se observa en el interrogatorio de partes practicados, ante pregunta realizada por el apoderado de los demandantes, el propietario Rubén Darío Torres aceptó la inexistencia de la póliza de responsabilidad civil que se esgrime por la empresa de transporte, resultaba obligatoria para su operación. Al respecto indicó:

Preguntado: manifiéstele al despacho, porque al ser un vehículo de servicio público no contaba con seguro de responsabilidad civil toda vez que es obligatorio portarlo.

Contestado: “se trasladó días antes a la zona y estaba en el proceso de la póliza de seguro”.

Bajo este panorama y dada la claridad de los fundamentos del pliego introductor y los elementos obrantes, ciertamente, las pretensiones no podían dirigirse a obtener una declaración judicial de responsabilidad solidaria en contra de la garante, como tampoco en uso del llamamiento en garantía, asistiéndole razón a la apelante adhesivo cuando afirma que no le corresponde la satisfacción de la indemnización a su cargo por no existir relación jurídica previa que así lo indique, pues solo, se reitera, aquella expidió un SOAT cuyos términos no dan lugar a dicho reconocimiento ni condenas.

En ese sentido, en SC 10 feb. 2005, rad. 7173, la alta Corporación precisó:

(...) en lo tocante con la relación externa entre asegurador y víctima, la fuente del derecho de ésta estriba en la ley, que expresa e inequívocamente la ha erigido como destinataria de la prestación emanada del contrato de seguro, o sea, como beneficiaria de la misma (artículo 1127 C. de Co.). Acerca de la obligación condicional de la

compañía (artículo 1045 C. de Co.), en efecto, ella nace de esta especie de convenio celebrado con el tomador, en virtud del cual aquélla asumirá, conforme a las circunstancias, la reparación del daño que el asegurado pueda producir a terceros y hasta por el monto pactado en el respectivo negocio jurídico, de suerte que la deuda del asegurador tiene como derecho correlativo el de la víctima - por ministerio de la ley - para exigir la indemnización de dicho detrimento, llegado el caso. Con todo, fundamental resulta precisar que aunque el derecho que extiende al perjudicado los efectos del contrato brota de la propia ley, lo cierto es que aquél no podrá pretender cosa distinta de la que eficazmente delimite el objeto negocial, por lo menos en su relación directa con el asegurador, que como tal está sujeta a ciertas limitaciones. -Subraya intencional-

En la citada decisión SC 10 feb. 2005, rad. 7614¹³, la Corte Suprema de Justicia se refirió a los presupuestos del éxito de la acción directa, al aducir que su buen suceso quedaba supeditado a la comprobación tanto de la existencia de un contrato en el cual se amparara la responsabilidad civil del asegurado, porque *«sólo en cuanto dicha responsabilidad sea objeto de la cobertura brindada por el contrato, estará obligado el asegurador a abonar a la víctima, en su condición de beneficiaria del seguro contratado, la prestación prometida»*, como de la responsabilidad del asegurado frente a la víctima, y la magnitud del daño a ella irrogado, *«pues el surgimiento de una deuda de responsabilidad a cargo de aquel, es lo que determina el siniestro, en esta clase de seguro»*.

En el *sub judice*, no existe dicho contrato, dado que el vínculo contractual existente no cumplía la misma función,¹⁴ como quiera que el seguro de responsabilidad civil es de carácter indemnizatorio y exige la demostración de todos los elementos de este tipo de responsabilidad y, el seguro obligatorio por accidentes de tránsito y las prestaciones a cargo del Sistema de Seguridad Social, cumplen una función diferente, que no dependen que se demuestren los elementos propios de la responsabilidad aquí discutidos. En consecuencia, tal declaratoria deviene improcedente al igual que su condena. Por lo que se revocará en este punto el fallo, declarándose probada las excepciones de “Improcedibilidad de la Acción de Responsabilidad Civil Extracontractual” y “Naturaleza del Seguro

¹³ Reiterada en SC 29 jun. 2007, rad. 1998-04690-01

¹⁴ Ibidem

Obligatorio de Accidentes de Tránsito” y la consecuente absolución de Seguros del Estado S.A.

De conformidad con el artículo 365 del C.G.P, dada la prosperidad parcial del recurso interpuesto no habrá lugar a imponer condena en costas.

VI. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la Sala Civil Familia Laboral del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Valledupar, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

RESUELVE

PRIMERO: REVOCAR el numeral Segundo de la sentencia proferida el 14 de diciembre de 2018, en su lugar, declarar probada la excepción de “Improcedibilidad de la Acción de Responsabilidad Civil Extracontractual” y “Naturaleza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito”.

SEGUNDO: REVOCAR el numeral Cuarto de la sentencia proferida el 14 de diciembre de 2018, en su lugar, Absolver a Seguros del Estado S.A. de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia.

TERCERO: CONFIRMAR en lo demás.

CUARTO: SIN CONDENAS en costas.

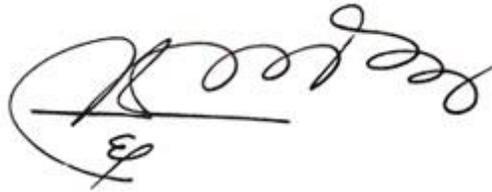
QUINTO: POR SECRETARÍA, devuélvanse las diligencias al despacho de origen.

NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE.



HERNÁN MAURICIO OLIVEROS MOTTA

Magistrado



JESÚS ARMANDO ZAMORA SUÁREZ

Magistrado

(Con ausencia justificada- Permiso)

EDUARDO JOSÉ CABELLO ARZUAGA

Magistrado

Apelación de sentencia civil, radicado: 20011-31-89-001-**2013-00209-01**.