

REPÚBLICA DE COLOMBIA



RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO TRIBUNAL SUPERIOR DE DISTRITO JUDICIAL DE VALLEDUPAR SALA TERCERA DE DECISIÓN CIVIL-FAMILIA-LABORAL

JHON RUSBER NOREÑA BETANCOURTH
Magistrado Ponente

SENTENCIA CIVIL.

Ocho (08) de febrero de dos mil veinticuatro (2024)

Aprobado mediante acta No. 0135 del 08 de febrero de 2024

RAD: 20-001-31-03-004-2015-00282-01 Proceso Responsabilidad Civil Extracontractual promovido por MILADIS DEL CARMEN CHAMORRO GAMARRA contra DRUMMOND LTDA Y OTROS.

1. OBJETO DE LA SALA.

De conformidad con la Ley 2213 del 13 de junio 2022 por medio de la cual se adopta como legislación permanente el Decreto 806 de 2020, la Sala Tercera Civil Familia Laboral del Tribunal Superior de Valledupar, Cesar, integrada por los Magistrados **HERNÁN MAURICIO OLIVEROS MOTTA**, **JESÚS ARMANDO ZAMORA SUÁREZ**, y **JHON RUSBER NOREÑA BETANCOURTH**, quien preside como ponente, a decidir el recurso de apelación instaurado por la parte demandante, en contra de la sentencia proferida el día 30 de octubre de 2020 por el JUZGADO CUARTO CIVIL DEL CIRCUITO DE VALLEDUPAR - CESAR.

2. ANTECEDENTES.

2.1. DEMANDA Y CONTESTACIÓN.

2.1.1. HECHOS.

2.1.1.1. El día 08 de septiembre de 2014, MILADIS DEL CARMEN CHAMORRO GAMARRA sufrió accidente en la línea del tren que pasa por el área urbana del municipio de Bosconia – Cesar. Donde fue atendida por el hospital san Juan Bosco del mismo municipio.

2.1.1.2. La señora CHAMORRO, debido al accidente, fue trasladada la ciudad de Valledupar, atendiéndola inicialmente la clínica BUENOS AIRES, profiriendo un diagnóstico con: *“politraumatismo en todas las partes del cuerpo y múltiples fracturas costales con deformidad entre las vértebras t4 y t5”* razón por la cual fue internada en la unidad de cuidados intensivos.

2.1.1.3. El diagnóstico principal fue hemoneumotorax traumático, con requerimiento de monitoreo y ampliación de estudios, sin embargo, se tiene como diagnóstico definitivo HEMONEUMOTORAX TRAUMATICO, FRACTURAS MULTIPLES DE COLUMNA TORACICA, FRACTURAS MULTIPLES DE COSTILLA, LESION DE SITIOS CONTICUOS DE LOS BRONQUIS Y DEL PULMON.

2.1.1.4. Tiempo después, esta fue dada de alta, pero debido al deterioro en su estado de salud fue ingresada nueva mente a una institución clínica, que en este caso es CLINICA LAURA DANIELA DE VALLEDUPAR – CESAR.

2.1.1.5. Menciona la demandante, que, al momento de la ocurrencia del accidente, las condiciones de seguridad de la línea férrea eran inexistentes, no mantenían los instrumentos y protocolos que establecen las leyes sobre seguridad en la línea férrea, motivo que derivó al siniestro deprecado.

2.1.1.6. Por último, refiere que la empresa DRUMMOND LTDA, es quien explota económicamente la locomotora con la cual se ocasiono el accidente, quien le ocasiono lesiones graves en todo el cuerpo de la víctima. La línea férrea es administrada por FERROCARRILES DEL NORTE DE COLOMBIA - FENOCO, empresa que no colocó ninguna medida de seguridad de los transeúntes, en el sitio del accidente, el cual es zona urbana del municipio de Bosconia – Cesar.

2.1.2. PRETENSIONES.

2.1.2.1. Que se declare y se tenga por probado en el proceso, que FERROCARRILES DEL NORTE DE COLOMBIA S.A FENOCO y DRUMMOND LTDA COLOMBIA, son civil, solidaria y patrimonialmente responsables de todos y cada uno de los perjuicios ocasionados a los demandantes, con ocasión del accidente sufrido por la locomotora, propiedad y en explotación económica de las demandadas, evento ocurrido en la vía férrea zona urbana de Bosconia – Cesar.

2.1.2.2. En consecuencia, se condene a las sociedades demandadas a cancelar los siguientes conceptos:

- **POR DAÑOS MORALES**

MILADIS DEL CARMEN CHAMORRO GAMARRA	100 SMLMV
DELFINA BAUTISTA GAMARRA DE CHAMORRO	100 SMLMV
LUIS ALFREDO FONSECA ZARATE	100 SMLMV
IVAN COTES CHAMORRO	100 SMLMV
MIGUEL ALEXANDER COTES CHAMORRO	100 SMLMV
HAENDEL WALDO FONSECA BRITO	100 SMLMV
LUIS ALFREDO COTES CHAMORRO	100 SMLMV
INGRIS CHAMORRO GAMARRA	100 SMLMV
AMIRA ISABEL RIVERA GAMARRA	100 SMLMV
JORGE ALFREDO FONSECA GAMARRA	100 SMLMV

- **POR DAÑOS FISIOLÓGICOS**

MILADIS DEL CARMEN CHAMORRO GAMARRA 100 SMLMV

- **POR DAÑO A LAS CONDICIONES DE VIDA**

MILADIS DEL CARMEN CHAMORRO GAMARRA 100 SMLMV

- **POR DAÑO MATERIAL A LA SEÑORA MILADIS CHAMORRO GAMARRA**

DAÑO EMERGENTE	\$30.000.000
LUCRO CESANTE	\$7.200.000

2.1.2.3. Que se condene al pago de costas y agencias en derecho.

2.1.3. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA.

2.1.3.1. DRUMMOND LTDA.

Tiene como ciertos los hechos No. 1 y 12, manifestando que, el accidente deprecado surtió el día en el que alude la demandante. Refiere que el accidente si ocurrió el día y aproximadamente a la hora señalada. Así mismo tiene como cierto que según lo obrado en la demanda, el lugar donde fue atendida, la remisión a la ciudad de Valledupar, el diagnóstico de hemotórax traumático y el tratamiento valoración por neurocirugía.

Respecto a los demás hechos los tiene como no ciertos o en su defecto, que no le constan y deben ser probados dentro del proceso.

Se opuso a la totalidad de las pretensiones formuladas por el extremo activo de la acción.

Propuso los medios exceptivos denominados: *“CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA; INEXISTENCIA DE LOS ELEMENTOS ESENCIALES DEL JUICIO DE RESPONSABILIDAD EN CONTRA DE DRUMMOND LTD; INDEBIDA PETICIÓN DE PERJUICIOS; FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR ACTIVA Y POR PASIVA;*

INEXISTENCIA DEL NEXO CAUSAL; AUSENCIA DE CULPA EN LA ACTIVIDAD DE DRUMMOND LTD; INEXISTENCIA DE PRUEBA PARA CONDENAR EN LOS MONTOS PRETENDIDOS Y/O COBRO DE LO NO DEBIDO; CUALQUIER OTRA QUE RESULTE PROBADA DENTRO DEL PROCESO”

2.1.3.2. FERROCARRIES DEL NORTE DE COLOMBIA S.A. - FENOCO

Sobre los hechos, tuvo como ciertos los No. 1, 2, 3 y 11 aludiendo que la demandante si estuvo involucrada en el accidente ferroviario, siendo el tren involucrado de propiedad de DRUMMOND. Así mismo, que esta tuvo una atención hospitalaria en los distintos municipios. Respecto a los demás hechos los tiene como no ciertos o en su defecto, que no le constan debiéndose probar dentro del proceso.

Se opuso a la totalidad de las pretensiones formuladas por el extremo activo de la acción toda vez que, aseguran que FENOCO no fue el causante del accidente, aunado no se demuestra sumariamente la ocurrencia de los perjuicios que dice haber padecido

Propone como excepciones de mérito las denominadas: *“FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR ACTIVA; INEXISTENCIA DE LA EJECUCIÓN DE UNA ACTIVIDAD PELIGROSA FRENTE A FENOCO S.A.; CAUSA EXTRAÑA; CAUSA EXTRAÑA HECHO EXCLUSIVO DE LA VÍCTIMA DIRECTA; HECHO DE UN TERCERO. CAUSA EXTRAÑA; INEXISTENCIA DE LOS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL; INEXISTENCIA DE NEXO DE CAUSALIDAD FRENTE A FENOCO S.A.; ACTIVIDAD RIESGOSA EXCLUSIVA DE UN TERCERO; FENOCO NO ES GUARDIAN DE LA ACTIVIDAD PELIGROSA DE CONDUCCION DE TRENES; INEXISTENCIA DE NEXO CAUSAL: IMPOSIBILIDAD DE EVITACION DEL RESULTADO; INEXISTENCIA Y AUSENCIA DE PRUEBA DE LOS PERJUICIOS PATRIMONIALES RECLAMADOS; TASACIÓN EXCESIVA DE LOS PERJUICIOS EXTRAPATRIMONIALES”*

2.2. SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA.

Mediante sentencia fechada 30 de octubre de 2020, el Juzgado Cuarto Civil del Circuito de Valledupar – Cesar, resolvió:

“1. Declarar probada la excepción planteada por DRUMMOND LTD Y FERROCARRILES DEL NORTE -FENOCO- S.A. de “Culpa exclusiva de la víctima”. Como consecuencia, se debe desestimar todas las pretensiones de la parte demandante.

2. No hay lugar a responder los llamados en garantía ROYAL & SUN ALLIANCE SEGUROS COLOMBIA S.A. Y SEGUROS CONFIANZA S.A. porque no surgió obligación para los llamantes.

3. Condénese en costa a la parte demandante y fíjese en la suma de 2 salarios mínimos legal mensual vigente.”

Manifiesta el despacho que no hay duda de la existencia del hecho dañoso demostrándose con la historia clínica allegada al proceso, sin embargo, se debe demostrar el nexo causal entre el actuar antijurídico (doloso o culposo) de los demandados (DRUMMOND Y FENOCO) y el hecho dañoso.

Revela el *a-quo*, que la víctima transitó por la vía férrea cuando está prohibido legalmente, que se le hicieron las advertencias de alerta, y aunque no se pudo evitar el desenlace lesivo para su integridad, el hecho dañoso no puede imputársele al operador del tren.

Que, aunque se alegó una razón sanitaria para cruzar la vía férrea, esta no tiene la virtud de exonerar la culpa, y menos recaerla sobre el operador del tren. No se encontró una actuación antijurídica en los demandados que diera lugar a una concurrencia de culpa. No hubo imprudencia, impericia, negligencia o inobservancia de normas de tránsito para atribuirle al operador de la máquina, y que el accidente ocurre por culpa exclusiva de la víctima

Todo lo anterior lo sustenta con las pruebas testimoniales traídas al proceso, encontrándose acreditado las precauciones que tuvieron en cuenta los demandados cuando emergieron en dicho siniestro, declarando al final la causal de exoneración de responsabilidad.

3. SUSTENTACIÓN DEL RECURSO.

Inconforme con la decisión de primera instancia, el extremo demandante interpuso recurso de apelación, a lo cual sustentó los siguientes reparos:

- ✓ El a quo inaplicó el artículo 2357 del C.C, el cual establece la concurrencia de culpas, teniendo en cuenta que, si bien la accionante pudo incurrir en una violación de una norma, tal infracción debe valorarse en el contexto del estado de necesidad social y vulnerabilidad en el que se encontraba la señora MILADIS DEL CARMEN CHAMORRO.
- ✓ El a quo inaplicó el artículo 43 de la Constitución Política, el cual establece el principio de solidaridad frente al estado de necesidad y vulnerabilidad social en que se encontraba la víctima al momento de la ocurrencia del accidente, desconociendo este como fuente de exoneración de culpa en la víctima.
- ✓ Si bien la empresa tiene derecho a la explotación económica de la línea férrea y circular sus locomotoras, pero que de igual manera está en el deber de generar y mantener condiciones de seguridad que prevengan la ocurrencia de accidentes. El a-quo no tuvo en cuenta que la demandada también quebrantó la ley, al no establecer mecanismos de la seguridad en la vía férrea que tuvieran la virtualidad de prevenir a los transeúntes sobre la venida de las locomotoras.

- ✓ La hermenéutica del *a-quo* adolece de técnica de integración constitucional y del bloque de convencionalidad, por cuanto el derecho a la dignidad humana y el deber de protección de las personas en estado de vulnerabilidad social, por ello, solicitan se revoque en todas sus partes la sentencia y en su lugar se acceda a las pretensiones de la demanda teniendo en cuenta vulnera derechos fundamentales, el bloque de convencionalidad, los artículos 43, 93 de la C.P y el artículo 2357 del C.C.

4. TRASLADO DEL RECURSO.

Mediante auto de fecha 29 de septiembre de 2022 se corrió traslado al no recurrente de la sustentación del recurso de apelación, pronunciándose al respecto:

4.1 FENOCO S.A.

Manifiesta que mediante la providencia proferida el 30 de octubre de 2020, el despacho mediante las pruebas llego a la decisión que la señora Miladis Chamorro al momento que circulaba el tren decidió cruzar la vía férrea, asumiendo su propio riesgo e infringiendo deberes de cuidado.

Contrario a lo escrito en la demanda, no se observa que la demandada hubiera ocurrido en culpa, teniendo en cuenta que donde se presentó el accidente no estaba habilitado para el paso de peatones, y que al igual no aplicable la obligación de contar con señalización en el sitio, quedando demostrado el buen estado de la vía férrea al momento del accidente.

Expresan que se oponen a la prosperidad del recurso, toda vez que los argumentos expuestos no se circunscriben a las consideraciones expuestas por el a-quo.

4.2 DRUMMOND LTD

Expresa que se ratifica en los argumentos expuestos en la contestación y alegatos presentados ante el *a-quo*, los cuales se encaminaron en la absolución mediante el material probatorio aportado, tal y como fue declarado en la sentencia del 30 de octubre de 2020, declarando probada la excepción culpa exclusiva de la víctima.

Manifiesta que no hay lugar a que haya responsabilidad, toda vez que, los testigos manifiestan que la demandante “decidió cruzar la vía férrea asumiendo su propio riesgo e infringiendo deberes de cuidado”. No cabe la concurrencia de culpas por el hecho de transitar el tren en la zona, teniendo en cuenta que las vías estaban primero en el tiempo. Que la zona donde había la demandante es ilegal e irregular, que si bien es denominada una invasión y es una responsabilidad que no depende de la actividad que ejerce la empresa.

Arguye sobre los argumentos presentados por el recurrente, sobre los artículos 43 y 93 constitucionales, teniendo que este pretende se declare una solidaridad entre

las demandadas derivado de la responsabilidad inexistente, cuando el tema central no corresponde a la violación de los derechos humanos.

Por lo anterior, solicitan se confirme en su integridad la sentencia proferida por el Juzgado Cuarto Civil del Circuito de fecha 30 de octubre de 2020.

4.3 ROYAL & SUN ALLIANCCE SEGUROS (COLOMBIA) S.A denominado hoy SEGUROS SURAMERICANA S.A.

Sobre este traslado, el despacho lo toma como extemporáneo toda vez que fue presentado el día 21 de septiembre de 2022 y el auto que otorga el traslado al no recurrente se profirió el día 29 de septiembre de 2022, es decir, que el llamado en garantía se anticipó al término que le fue concedidos a las partes, en consecuencia, se consideraría extemporáneo.

5. CONSIDERACIONES.

Encontrándose reunidos los presupuestos para resolver de fondo el recurso de apelación interpuesto por la parte ejecutada, esta corporación es competente para conocer de la misma, que se restringe al marco trazado por la censura de que trata el canon 281 del Código General del Proceso.

5.1. COMPETENCIA.

Atendiendo lo preceptuado por el Art. 31 numeral 1° del CGP, este Tribunal es competente para abordar el asunto de la referencia.

5.2. PROBLEMA JURÍDICO.

Se desatará como problema jurídico en esta instancia:

¿Se acredita la concurrencia de culpas dentro del presente asunto?

5.3. FUNDAMENTO NORMATIVO.

5.3.1. Del Código Civil:

Artículos 2341, 2342, 2343.

5.3.2. Del Código General del Proceso:

Artículo 167.

5.4. FUNDAMENTO JURISPRUDENCIAL.

5.4.1. CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, SALA DE CASACIÓN CIVIL.

5.4.1.1. De la culpa exclusiva de la víctima. Sentencia SC1171-2022 del ocho (8) de abril de 2022. M.P. Dr. AROLDO WILSON QUIROZ MONSALVO.

“Al demandarse a quien causó una lesión como resultado de desarrollar una actividad calificada como peligrosa y, al tiempo, el opositor aduce culpa de la víctima, es menester estudiar cuál se excluye, acontecimiento en el que, ha precisado la Corporación:

“en la ejecución de esa tarea evaluativa no se puede inadvertir ‘que para que se configure la culpa de la víctima, como hecho exonerativo de responsabilidad civil, debe aparecer de manera clara su influencia en la ocurrencia del daño, tanto como para que, no obstante, la naturaleza y entidad de la actividad peligrosa, ésta deba considerarse irrelevante o apenas concurrente dentro del conjunto de sucesos que constituyen la cadena causal antecedente del resultado dañoso”.

Lo anterior es así por cuanto, en tratándose ‘de la concurrencia de causas que se produce cuando en el origen del perjuicio confluyen el hecho ilícito del ofensor y el obrar reprochable de la víctima, deviene fundamental establecer con exactitud la injerencia de este segundo factor en la producción del daño, habida cuenta que una investigación de esta índole viene impuesta por dos principios elementales de lógica jurídica que dominan esta materia, a saber: que cada quien debe soportar el daño en la medida en que ha contribuido a provocarlo, y que nadie debe cargar con la responsabilidad y el perjuicio ocasionado por otro

5.4.1.2. Sobre la carga de la prueba en materia de responsabilidad. Sentencia SC282-2021 del quince (15) de febrero de 2021. M.P. Dr. WILSON QUIROZ MONSALVO

“En materia de responsabilidad civil contractual o extracontractual, las reglas de la carga de prueba imponen al demandante, salvo excepciones legales o convencionales, o de una eventual flexibilización, demostrar los elementos constitutivos de la misma -hecho, factor de atribución, daño y nexo causal-, laborío que no puede ser sustituido por el fallador a través de pruebas oficiosas, pues se convertiría en un juez-parte (...)”

5.5. CASO CONCRETO.

En el sub iudice, pretende la demandante, la señora MILADIS CHAMORRO, que se declare solidaria y patrimonialmente responsable a las demandadas del accidente acaecido el día 08 de septiembre de 2014, suceso que se le atribuye a las demandas por no tener las señalizaciones preventivas y como consecuencia, se condenen al pago de la indemnización con el fin de resarcir los daños causados.

En contraposición, las demandadas se oponen argumentando la inexistencia de la responsabilidad al no configurarse los elementos determinados para esta figura jurídica, además que, no existe material probatorio que demuestre los hechos que relaciona la demandante, solicitando que se profiera un fallo absolutorio.

El juez de primera instancia profirió sentencia en la que declaró probada la excepción propuesta por DRUMMOND LTD Y FERROCARRILES DEL NORTE - FENOCO- S.A. de “Culpa exclusiva de la víctima” desestimando las pretensiones deprecadas. El demandante, inconforme con la decisión del *a-quo*, apeló la descrita providencia, exponiendo que, fue inaplicado lo relativo a la concurrencia de culpas

y que, a su vez, no se tuvo en cuenta que la señora MILADIS CHAMORRO, actuó en estado de necesidad al tener que realizar sus utilidades fisiológicas sanitarias.

La responsabilidad civil extracontractual tiene sustento legal en el artículo 2341 del Código Civil, definiéndola como: *“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”*, llegándose a catalogar por algunos autores como una fuente de las obligaciones, sin embargo, esta solo opera cuando se acrediten ciertos elementos axiológicos que para ello el alto superior funcional ha determinado como “daño, culpa y nexo causal”

La doctrina define el daño como *“el menoscabo a las facultades jurídicas que tiene una persona para disfrutar de un bien patrimonial o extrapatrimonial. Ese daño es indemnizable cuando en forma ilícita es causado por alguien diferente a la víctima”*¹ Desde una perspectiva comparable, algunos países consideran este elemento como el primero a estudiar por aplicación al principio “sin daño no hay acción de responsabilidad” y bien cierto es, cuál sería el motivo de la *lex aquiliana* si nunca se ha causado un perjuicio a los bienes patrimoniales e incluso, extrapatrimoniales.

Respecto a la culpa, como elemento subjetivo de la responsabilidad, no fue definida por la legislación civil, sin embargo, tal figura *“es un error de conducta tal, que no la habría cometido una persona cuidadosa situada en las mismas circunstancias externas que el autor del daño”*². La definición de la responsabilidad civil enfoca a cualquier tipo de culpa que haya cometido el actor, es decir, así sea la misma levísima que refiere el Artículo 63 del Código Civil, ya estaría encaminada a existir responsabilidad por el daño que se haya causado.

La Corte Suprema de Justicia ha establecido ciertos supuestos probatorios respecto a la culpa, mediante el cual estipula que: *“En materia de responsabilidad civil contractual o extracontractual, las reglas de la carga de prueba imponen al demandante, salvo excepciones legales o convencionales, o de una eventual flexibilización, demostrar los elementos constitutivos de la misma -hecho, factor de atribución, daño y nexo causal-, laborío que no puede ser sustituido por el fallador a través de pruebas oficiosas, pues se convertiría en un juez-parte”*³ Esas excepciones son entendidas como: legal (actividades peligrosas), convencionales (responsabilidad contractual) e incluso eventual flexibilización (Carga dinámica de la Prueba).

¹ Tamayo Jaramillo, Tratado de responsabilidad civil, t. ii, op. cit., pág. 327. Martínez Rave, Responsabilidad civil extracontractual, op. cit., pág. 161

² Velázquez O. Responsabilidad civil extra contractual, 2013. Editorial TEMIS

³ Sentencia Corte Suprema de Justicia SC282-2021 del quince (15) de febrero de 2021. M.P. Dr. WILSON QUIROZ MONSALVO

Acerca la responsabilidad generada por la práctica de actividades peligrosas, se ha dispuesto:

“la responsabilidad por actividades peligrosas no se ancla en un tipo de responsabilidad subjetiva, construcción que carece de consistencia lógica, histórica, económica, y de coherencia jurídica a la luz de la realidad automotriz y energética. La responsabilidad en accidente de tránsito, entre otras actividades peligrosas, si bien se ha expresado, se inscribe en un régimen de “presunción de culpa” o “culpa presunta”, realmente se enmarca en un sistema objetivo, porque en ninguna de tales hipótesis el agente se exime probando diligencia o cuidado, sino cuando demuestra causa extraña; como en otras ocasiones también lo ha sostenido la Corte, en el sentido de imponer a quien ha causado el daño el deber de indemnizar, todo, en consonancia con la doctrina moderna, y atendiendo a ciertos criterios del riesgo involucrado”⁴

La línea jurisprudencial maneja este tipo de responsabilidad como objetiva donde opera la presunción de la culpa, por lo que se debe aplicar la teoría del riesgo, es decir, que toda *“actividad que crea un riesgo debe estar a cargo del sujeto que lo origina”⁵*. En ese sentido, el interesado solo debe probar el daño y la relación de causalidad, como así mismo, el demandado solo podrá eximirse por la ocurrencia de un elemento extraño tales como *“la fuerza mayor o caso fortuito, la intervención de la víctima o la de un tercero, únicas circunstancias que rompen el nexa causal citado” (CSJ SC2905-2021 de 29 de jul. Rad. 2015-00230-01)*.

Por otro lado, sobre el nexa causal, en el mismo proveído citado anteriormente, la corporación judicial lo definió como:

“una condición necesaria para la configuración de la responsabilidad, el cual sólo puede ser develado a partir de las reglas de la vida, el sentido común y la lógica de lo razonable, pues estos criterios permiten particularizar, de los antecedentes y condiciones que confluyen a la producción de un resultado, cuál de ellos tiene la categoría de causa.

(...) Así las cosas, en la búsqueda del nexa causal concurren elementos fácticos y jurídicos, siendo indispensable la prueba -directa o inferencial- del primero de ellos, para lograr una condena indemnizatoria”⁶

Se debe entender como aquel vínculo entre la acción culposa o dolosa del agente y el daño sufrido a la persona que reclama la indemnización. En palabras simples, este elemento se observa una relación a una causa-efecto, es decir analógicamente, todo daño o lesión tiene un origen, siendo el primero el efecto del segundo, su causa. Por ello, el demandante debe probar que el demandado fue quien ocasionó el daño alegado, razón que, en caso de no lograr su demostración, no es pertinente declarar la responsabilidad pretendida.

⁴ Sentencia Corte Suprema de Justicia SC-2111 de 2 de junio de 2021 del 2 de junio de 2021 M. P. Dr. LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA.

⁵ Velázquez O. Responsabilidad civil extra contractual, 2013. Editorial TEMIS

⁶ Sentencia CSJ SC2905-2021 de 29 de jul. Rad. 2015-00230-01). M.P AROLDI WILSON QUIROZ MONSALVO

Dentro del presente caso, la responsabilidad pretendida deviene de un accidente ferroviario que conllevó a causar ciertos daños a la señora MILADIS CHAMORRO. Sobre estos tipos de siniestros, el Alto Tribunal Funcional de la Jurisdicción Ordinaria, ha dispuesto:

“Es innegable que el desempeño de labores que implican el uso de máquinas conlleva un riesgo latente, razón por la cual los eventos dañinos en los cuales participan quedan cobijados dentro de los criterios de responsabilidad por actividades peligrosas que ha desarrollado la Corte con base en el artículo 2356 del Código Civil”⁷

Sobre los supuestos normativos relacionados a los ferrocarriles construidos en Colombia, es la Ley 76 de 1994 quien regula tal normatividad, estipulando ciertas obligaciones a las empresas férreas en su artículo 26:

“Las empresas férreas están obligadas:

a) A someter a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas anualmente sus tarifas de pasajes y fletes y cumplirlos con toda exactitud, sin hacer a unos clientes de mejor condición que a otros;

b) A cumplir los itinerarios adoptados;

c) A poner en los trenes de pasajeros el número de coches suficientes que corresponda al número de tiquetes que expenda;

d) A indemnizar los daños causados a las propiedades privadas cuanto sean ocasionados por culpa de los empleados de las empresas;

e) A indemnizar los daños que se causen a las personas que vayan en los trenes o estén en las inmediaciones de las vías, motivados por descuidos, omisiones o impericia de tales empleados;

f) A estacionar guardias que impidan el paso del público en los puntos en que la línea férrea atraviese calles, caminos o puentes.

El guardavía impedirá el paso por medio de una cadena que tenderá a través de la vía cinco minutos antes de que haya de pasar cada tren y no lo permitirá sino después de que el tren haya pasado;

g) A transportar a su destino debidamente la carga que se le haya confiado, dando la preferencia a aquellos efectos susceptibles de descomposición tales como frutas, víveres, etc., etc., y observando, para el transporte de la demás carga un turno riguroso por orden del recibo que haya dado a los cargadores. La alteración de este turno será castigada por el Gobierno con multa de ciento a mil pesos (\$ 100 a \$ 1.000);

h) A mantener un carro especial destinado para el transporte de individuos atacados de enfermedades contagiosas, carro que deberá ser desinfectado debidamente después de cada viaje. Este mismo vehículo servirá para el transporte de cadáveres.”

⁷ SC5406-2018 M.P OCTAVIO AUGUSTO TEJEIRO DUQUE

Dicha normatividad, en concordancia con las Leyes de tránsito, impone de la misma forma a los particulares la obligación de no invadir la línea férrea, es decir, que estos últimos tienen una prelación en movilidad respecto a los demás vehículos automotrices y particulares.

En vista del anterior bosquejo normativo y jurisprudencial, respecto a las presunciones y obligaciones sobre la actividad ferroviaria, procede este despacho a resolver el problema jurídico planteado:

¿Se acredita la concurrencia de culpas dentro del presente asunto?

La concurrencia de culpas tiene un sustento normativo en el artículo 2357 del Código Civil, al prever una reducción a la indemnización por compensación de culpas:

Entonces, cuando la víctima influye en la producción del daño alegado, debe el juzgador analizar la incidencia causal del hecho dañoso en la responsabilidad. Lo anterior, no predica su aplicación, cuando el extremo demandando logra demostrar una causal exonerativa de la responsabilidad.

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia ha dispuesto:

*“Por ello, **dejando de lado los supuestos en los que el daño se produce teniendo por única causa la conducta de la víctima (hecho exclusivo de ella)**, es en esos otros eventos en los que hay confluencia o combinación de cursos causales en la concreción del daño, donde entra en juego el artículo 2357 del Código Civil, consagratorio de la figura que tradicionalmente se ha denominado concurrencia de culpas, pero de manera más exacta se le llama "incidencia causal," y que impone la reducción de la suma a reconocerse por concepto de indemnización, si el que sufrió la lesión "se expuso a él imprudentemente"⁸*

Bajo el anterior supuesto, dentro del presente caso, se logra acreditar el daño causado a la señora MILADIS DEL CARMEN CHAMORRO GAMARRA, al diagnosticarla con “FRACTURAS MULTIPLES DE COSTILLAS” relacionadas en la historia clínica expedida por la Clínica Buenos Aires en la Ciudad de Valledupar - Cesar⁹.

Por otro lado, respecto a la culpa, como bien se expuso anteriormente, el presente caso emerge sobre una actividad peligrosa, actuar que conlleva a presumir este elemento axiológico, invirtiendo la carga de la prueba al demandado, con el fin que este demuestre una causal exonerativa de responsabilidad.

⁸ Sentencia SC4232 de 2021 M.P. ALVARO FERNANDO GARCIA RESPTREPO

⁹ FL 104 – 134 Cuaderno Principal

Como medio de defensa, fue propuesta y declarada la culpa exclusiva de la víctima, figura que, a criterio de esta sala, se encuentra acorde con el material probatorio. Sobre esta figura jurídica, se ha dispuesto:

“en la ejecución de esa tarea evaluativa no se puede inadvertir ‘que para que se configure la culpa de la víctima, como hecho exonerativo de responsabilidad civil, debe aparecer de manera clara su influencia en la ocurrencia del daño, tanto como para que, no obstante, la naturaleza y entidad de la actividad peligrosa, ésta deba considerarse irrelevante o apenas concurrente dentro del conjunto de sucesos que constituyen la cadena causal antecedente del resultado dañoso”¹⁰

De la valoración probatoria, en primer lugar, se desprende que, tanto FENOCO, como DRUMMIND LTDA, en ejercicio de sus actividades, lograron demostrar el cumplimiento de sus obligaciones legales. Con el interrogatorio de la representante legal de la primera entidad, se pudo apreciar la forma en el que el conductor del tren debe reaccionar cuando observa un obstáculo humano o animal dentro de la vía férrea: *“El maquinista tiene la posibilidad de activar unas señales de advertencia proximidad del tren. Entre estas está la luz, la campana y el pito. Si la persona avista el obstáculo, sea persona animal o vehículo, acciona esas señales, obviamente”¹¹*

Dichos mecanismos fueron accionados, hecho que se encuentra demostrado con la declaración de la misma víctima del siniestro, la señora MILADIS CHAMORRO, al expresar:

“Bueno, el accidente ocurrió en Bosconia, César, el 2014, a las 6.30 de la mañana, ya que yo vivo en ese barrio que es una invasión y toda la comunidad se ve en la necesidad de hacer sus deposiciones hacia el otro lado. Entonces, yo fui a hacer eso esa mañana. Entonces, cuando ya venía de regreso la chancla, eso, el riel tenía un hueco y yo cargaba una chancla de esas tres puntadas, se me enredó la chancla (...) o sea, yo no sentí ningún ruido de tren ni nada porque ya que en esa parte no había ninguna señal de uno, de nada para que uno se diera cuenta”

Y continua:

*“Preguntado: Usted dice que no se percató si el tren venía lejos o venía cerca. Responde: Sí, cuando me lo vi fue ya cerca, cerca y cuando quise ya no pude porque me, o sea, ya estaba demasiado cerca y **cuando yo miro así comenzaron, me pusieron la sirena. Entonces esas luces del tren me penetraron hacia mi cara y ya de ahí no me di cuenta de más nada**, ya cuando recordé ya estaba en el hospital”¹²*

De lo anterior podemos deducir varios supuestos: La señora MILADIS CHAMORRO concurre al lugar del accidente por motivo de realizar sus necesidades fisiológicas al no disponer en su vivienda de los servicios sanitarios toda vez que, dicho sector, es considerado como una invasión, es decir, son poseedores irregulares. Así mismo, esta reconoce que cuando el tren se percató de su posición en las líneas férreas,

¹⁰ Sentencia Corte Suprema de Justicia SC 1171-2022 M.P. AROLDI WILSON QUIROZ MONSALVO

¹¹ Escuchar Min. 1:43:02 a 1:44:20 Audiencia Inicial

¹² Escuchar Min. 26:58 a 29:50 Audiencia Inicial

este activó “unas sirenas y luces que penetraron su cara”, acción que concuerda con los mecanismos de seguridad expuesto por la representante legal de la entidad FENOCO.

Del mismo modo, cuando se le indaga a la señora CHAMORRO sobre el ruido que hace el tren constantemente esta responde: *“Preguntado: ¿Cada cuánto pasaba el tren por ahí, por esos rieles, por su casa cerca? ¿Cada cuánto días, cada cuántas horas, cada cuántos minutos? Responde: No, eso es constante. Eso amanece pasando tren día y noche. Preguntado: ¿Y usted siente el ruido del tren o eso es silencioso? Responde: **No. Eso se siente ese ruido, se siente**”¹³*

Es la misma demandante quien se contradice acerca del sonido que emite el tren al pasar por su vivienda, dando a entender que este se siente cuando viene recorriendo por la vía férrea y a su vez, que la víctima era consciente de dicho tránsito férreo.

Por otro lado, es el mismo ayudante de maquinaria de ese momento, el señor ALFREDO SANCHEZ, describe el accidente desde la perspectiva de conductor:

*“Cuando nos fuimos acercando nos dimos cuenta que la señora trata de atravesar la vía férrea. No la vía férrea, la férrea. **Cuando llega a la posición de la línea férrea, no atraviesa del todo, sino que cambia el rumbo y se va caminando por las cabeceras de las traviesas de la línea, de la traviesa, la cabecera de las traviesas.** Cuando vemos que está en esa situación, el maquinista le pita, le pita y le pita y le pita. Yo veo que ya estamos como a cinco metros y no se quita, salgo a la puerta y le grito ¡Apártese señora, Apártese que el tren la voy a atropellar! Mas no hizo caso, no se escuchó o no sé en qué situación estaría esa señora. De otra manera no se apartó. El tren la golpeó”¹⁴*

Ahora bien, respecto a la velocidad en la que circulaba el tren, este respondió:

“a una velocidad menor de 30 km por hora, creo que llevamos como unos 28 o 27 km por hora, creo. No estaba seguro porque al momento no me di que ver el velocímetro. Pero sí porque estábamos saliendo de un cambio de vía que queda en el 803 más 900. Entonces, eso cambia de vía para salir uno de ahí, no puede salir más de máximo 30 km por hora. 30 km por hora, máximo. Y uno por lo general, siempre lo hace a 1, 2 o 3 km menos de la velocidad que tiene indicado eso”

Tanto en la declaración de la señora MILADIS CHAMORRO, como en los relatos de los maquinistas, se puede observar que, pese a la existencia de regulaciones acerca la prelación del tránsito de los trenes en Colombia, la demandante omitió su cumplimiento y por realizar sus necesidades fisiológicas caminó por la vía férrea ocasionando el siniestro objeto de litigio.

¹³ Escuchar Min. 30:01 a 30:31 Audiencia Inicial

¹⁴ Escuchar Min. 11:37 a 12:53 Audiencia Instrucción y Juzgamiento Parte 4

Ahora bien, fue argumentado la existencia de una obligación por parte de las empresas férreas de instalar unas mallas que protegieran el acceso de las personas a las vías del tren. La Ley 76 de 1920 dispone:

“Artículo 8°. Es obligación de toda empresa de ferrocarril mantener la vía debidamente cercada, a uno y otro lado, salvo los pactos especiales con los colindantes. La falta de cumplimiento de esta disposición impone a la respectiva empresa la obligación de resarcir los daños y perjuicios consiguientes a la infracción.”

No obstante, dicho postulado fue derogado por el artículo 20 de la Ley 19 de 1921, por lo que la presunta obligación deprecada no tendría prosperidad alguna para el caso en concreto.

De este modo, es clara que la causa del siniestro deviene de las actuaciones encabezadas por el extremo activo, quien, de esta manera, encuadra los requisitos relacionados en el acápite jurisprudencial 5.4.1.1: *“que para que se configure la culpa de la víctima, como hecho exonerativa de responsabilidad civil, debe aparecer de manera clara su influencia en la ocurrencia del daño”*

El demandado, al momento de los hechos, cumplió con las obligaciones aplicadas al área de líneas férreas, sin embargo, la señora MILADIS CHAMORRO, pese conocer de la existencia de un solo paso peatonal en el sector, decidió cruzar la línea del tren sabiendo que, por esta misma ruta, transita constantemente trenes que transportan mercancía.

De anterior, deviene, que no se puede predicar que por el simple hecho de actuar en un estado de necesidad exista una concurrencia de culpas por ambos extremos, cuando por el solo hecho de demostrar una causal de ausencia de responsabilidad, se excluyen los demandados de acarrear la obligación de responder por unos daños que, si bien causaron en el ejercicio de sus actividades laborales, no se les puede imputar toda vez que la causa recae sobre la propia actora como bien se ha expuesto anteriormente. Se encuentra probada la culpa exclusiva de la víctima por lo que no hay lugar a graduar una condena por la presunta concurrencia de culpas que alega el recurrente, es decir, que nunca existió responsabilidad por parte de los demandados en el presente asunto.

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

RESULEVE.

PRIMERO: CONFIRMAR la sentencia del día 30 de octubre de 2020 proferida por el Juzgado Cuarto Civil del Circuito de Valledupar – Cesar, dentro del proceso de la referencia.

SEGUNDO: CONDENAR en costas a la parte demandante por haber sido vencida en esta instancia. Fíjense como agencias en derecho la suma de un (1) S.M.L.M.V., las cuales deberán ser liquidadas de manera concentrada en el juzgado de origen.

TERCERO: NOTIFICAR esta providencia, para este propósito remítase a la secretaría de esta Corporación.

SIN NECESIDAD DE FIRMAS

(Art. 7, Ley 527 de 1999, Arts. 2 inc. 2,
Ley 2213 de 2022;
Acuerdo PCSJA20-11567 CSJ)

JHON RUSBER NOREÑA BETANCOURTH
Magistrado

HERNÁN MAURICIO OLIVEROS MOTTA
Magistrado

JESÚS ARMANDO ZAMORA SUÁREZ
Magistrado