

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE MANIZALES
SALA DE DECISIÓN CIVIL FAMILIA



ELIANA MARÍA TORO DUQUE
Magistrada Ponente

Manizales Caldas, veinticuatro (24) de marzo de dos mil veintiséis (2026)

MAGISTRADA PONENTE	ELIANA MARÍA TORO DUQUE
N.º DE RADICACIÓN	20230018903
TIPO DE PROCESO	Responsabilidad Civil Extracontractual
DEMANDANTES	Ingrid, Sergio y Jenifer
DEMANDADOS	S.B.S Seguros Colombia S.A, Axa Colpatria Seguros S.A y Transporte S.A.
ACTA DE DISCUSIÓN No.	128
SENTENCIA No.	43
LINK EXPEDIENTE	20230018903
TEMA	RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL POR ACTIVIDADES PELIGROSAS – Inexistencia concurrencia de causas -De los peatones especiales – Carga demostrativa daño a la vida de relación - Coexistencia de seguros – SOAT y la diversidad de títulos – Costas procesales – improcedencia de asignación exclusiva art. 1128 C.Co.
DECISIÓN	CONFIRMA PARCIALMENTE CON MODIFICACIÓN.

I.OBJETO DE LA DECISIÓN

Se procede a resolver el recurso de apelación impetrado por la parte demandante, compuesta por *Ingrid, Sergio y Jenifer* y por la parte demandada integrada, por S.B.S Seguros Colombia S.A, Axa Colpatria Seguros S.A y *Transporte S.A* contra la sentencia proferida el día 21 de marzo de 2025 por el Juzgado Quinto Civil del Circuito de Manizales (Caldas), dentro del proceso Verbal de Responsabilidad Civil Extracontractual, que accedió parcialmente a las pretensiones de la demanda.

II. ANTECEDENTES

2.1 Lo pretendido

El 12 de enero de 2022, hacia la 1:00 p. m., el señor *Pedro* se desplazaba como peatón por la intersección de la Carrera 24 con Calle 49 de Manizales

cuando fue arrollado por la buseta de servicio público Zxx 0xx, conducida por *Fabián* y afiliada a la empresa transportadora *Transporte S.A.* El siniestro quedó consignado en el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT No. A00140xxx, y como consecuencia de las graves lesiones sufridas, la víctima falleció el mismo día, lo cual se acreditó mediante protocolo de necropsia y la correspondiente historia clínica.

A raíz del suceso, los familiares del occiso — *Ingrid, Sergio* (hijos), y *Jenifer* (nieta)— promovieron demanda verbal de responsabilidad civil extracontractual de mayor cuantía, dirigida contra *Transporte S.A.*, así como contra las aseguradoras SBS Seguros Colombia S.A. y AXA Colpatria Seguros S.A., en su calidad de entidades que amparaban el vehículo involucrado mediante pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual vigentes para la fecha del accidente.

Los demandantes sostienen que la responsabilidad del conductor surge de la conducta imprudente consignada en el IPAT, específicamente por “conducir sin precaución”.

Señalan que *Transporte S.A.* ostentaba la guarda material y jurídica del vehículo, toda vez que figuraba como empresa afiliadora y locataria del automotor en leasing, lo cual activa la presunción de responsabilidad prevista para actividades peligrosas como la conducción de vehículos automotores. Respecto de las aseguradoras, afirman que su responsabilidad deriva del contrato de seguro que amparaba los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

Los actores relataron la estrecha relación afectiva que mantenían con la víctima y los graves impactos emocionales derivados de su muerte, respaldados con historias clínicas psicológicas que diagnostican trastornos de adaptación. Tras gestionar reclamaciones directas ante las aseguradoras, éstas fueron objetadas por falta de prueba suficiente o por requerimiento de documentos adicionales, y posteriormente fracasó la audiencia de conciliación prejudicial celebrada el 8 de mayo de 2023, quedando constancia de no acuerdo.

En su libelo, los demandantes solicitan que se declare la responsabilidad solidaria de los demandados y se les condene al pago de los perjuicios extrapatrimoniales ocasionados, particularmente daño moral y daño a la vida de relación, cuya cuantía valoran en \$370.000.000, además de la indexación de las sumas reconocidas y el pago de costas procesales.¹

2.2 Trámite de Primera Instancia

Mediante providencia dictada el 14 de julio del 2023, el juzgado de instancia admitió la demanda y ordenó la notificación de los demandados².

2.3 Contestaciones

¹ 01PrimeraInstancia,C01 Principal, 003Demanda.

²01PrimeraInstancia,C01Principal,10AutoAdmiteDemanda

AXA Colpatría Seguros S.A., por intermedio de su apoderado, contestó la demanda manifestando que no le constan directamente los hechos del accidente, pues su intervención en el proceso deriva únicamente de haber expedido la póliza colectiva de automóviles bajo la cual se encontraba asegurado el vehículo involucrado. Por ello, indicó que corresponde a la parte actora acreditar las circunstancias de tiempo, modo y lugar del siniestro y la responsabilidad del conductor.

La aseguradora sostiene que no existe nexo causal atribuible al conductor del vehículo WDL037, afirmando que del mismo dictamen pericial aportado por los demandantes se desprende que el peatón *Pedro*, de avanzada edad, irrumpió en la vía sin acompañante y vulnerando normas de tránsito, configurándose así la culpa exclusiva de la víctima y, por ende, una causa extraña que exoneraría de responsabilidad al conductor y a los demandados.

Se opuso a todas las pretensiones, alegando que no concurren los elementos estructurales de la responsabilidad civil extracontractual y que la carga probatoria (art. 1077 C. de Comercio) no ha sido satisfecha por la parte actora. Señala además que para que proceda la acción directa contra el asegurador, el juez debe primero establecer la responsabilidad del asegurado; y que, ante la inexistencia de esta, no habría lugar a estudiar la eventual obligación contractual del asegurador.

Propone varias excepciones de mérito, entre ellas:

- Ausencia de solidaridad, pues la responsabilidad del asegurado y la del asegurador tienen fundamentos jurídicos diferentes.
- Inexistencia de responsabilidad civil extracontractual, por falta de conducta culposa del conductor y destrucción del nexo causal.
- Causa extraña – culpa exclusiva de la víctima, basada en la conducta imprudente del peatón y en la infracción de normas de tránsito (arts. 55, 57, 58 y 59 del CNT).
- Reducción del monto indemnizable (art. 2357 C.C.), en caso de estimarse alguna concurrencia de culpas.
- Indebida y exagerada tasación de perjuicios, especialmente en relación con el daño moral y el daño a la vida de relación.

La aseguradora también advierte que, en cualquier eventual condena, debe aplicarse la deducción de los valores pagados por el SOAT, según la normativa vigente, y que la acción directa solo puede prosperar dentro de los límites, exclusiones y condiciones de la póliza colectiva automóviles No. 1215715, suscrita por el Banco de Occidente, cuyo amparo de responsabilidad civil extracontractual tiene un límite de \$3.000.000.000 y un deducible del 10% (mínimo 2 SMMLV). Resalta además que dicha póliza contiene exclusiones específicas, entre ellas la prohibición de indemnizar perjuicios ya cubiertos por otros mecanismos como el SOAT, motivo por el cual —afirma— aun en caso de comprobarse responsabilidad, el contrato de seguro no sería fuente de obligación indemnizatoria³.

³ 01PrimeraInstanciaC01Principal013ContestaciónDemandaAxxa.

Transporte S.A., se opuso a todas las pretensiones al considerar que no concurren los elementos necesarios para estructurar responsabilidad civil extracontractual respecto del accidente ocurrido el 12 de enero de 2022. Sostiene que el siniestro se produjo cuando la buseta de placas Zxx-0xx realizaba un giro a velocidad reglamentaria y que, de manera repentina, el peatón *Pedro* cruzó la vía intempestivamente, sin dar margen de reacción al conductor. Según la empresa, este comportamiento del peatón constituye la causa exclusiva del daño, rompiendo el nexo causal y exonerando de responsabilidad al conductor, a la empresa y a los demás llamados al proceso.

Transporte refuerza esta postura afirmando que el peatón, de 83 años, incumplió el artículo 59 del Código Nacional de Tránsito, según el cual los adultos mayores deben cruzar las vías acompañados, situación que —sostiene— incrementó su exposición al riesgo y contribuyó decisivamente al resultado fatal. También destaca que el cruce se realizó en un punto sin señalización peatonal, lo cual, junto con las condiciones particulares del sector, constituyó un factor adicional para la ocurrencia del accidente.

De manera subsidiaria, en caso de que llegara a declararse responsabilidad, *Transporte* solicita que las aseguradoras AXA Colpatria Seguros S.A. y SBS Seguros Colombia S.A. asuman el pago dentro de los amparos contratados, por ser las entidades obligadas a cubrir cualquier condena derivada de la operación del vehículo asegurado. Igualmente, pide la reducción de cualquier indemnización por cuenta de las sumas que debieron ser pagadas por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), afirmando que los demandantes ya recibieron —o pudieron recibir— dicha indemnización, la cual debe descontarse de una eventual condena.

La empresa también propone la excepción de prescripción, al considerar que entre la fecha de los hechos y la presentación de la demanda transcurrió el término legal para ejercer las acciones de responsabilidad⁴.

SBS Seguros Colombia S.A., por intermedio de su apoderada judicial, contestó la demanda oponiéndose integralmente a las pretensiones. Aunque reconoce la ocurrencia del accidente y la existencia del contrato de seguro que ampara la responsabilidad civil extracontractual del vehículo de placas Zxx-0xx, sostiene que no existe responsabilidad atribuible al conductor ni a la empresa de transporte, lo que exonera a la aseguradora de toda obligación indemnizatoria.

La aseguradora afirma que el siniestro se produjo por el acceso intempestivo del peatón *Pedro* a la vía, en momentos en que la buseta ya había iniciado el giro hacia la calle 49. En su criterio, los hallazgos del IPAT, la prueba pericial de necropsia y la ubicación de las lesiones evidencian que el peatón se golpeó contra el vehículo y no que fue arrollado frontalmente, lo que confirma la tesis del hecho exclusivo de la víctima como causa determinante del daño.

⁴ 01PrimeraInstanciaC01Principal015ContestaciónDemandaTransporte.

Adicionalmente, SBS cuestiona la atención médica recibida por el peatón, señalando inconsistencias y demoras en su traslado y manejo clínico, que —según afirma— pudieron incidir en el desenlace fatal. También expresa dudas sobre las afirmaciones relativas al entorno familiar y afectivo del occiso, así como sobre las valoraciones psicológicas practicadas a los demandantes.

Frente a las pretensiones, resaltó que los perjuicios extrapatrimoniales reclamados ya se cuantifican en salarios mínimos, por lo que no procede indexación adicional. Alega además que, en la jurisdicción civil ordinaria, no es procedente el reconocimiento del daño a la vida de relación, por tratarse de un perjuicio exclusivo de la víctima directa y no transmisible a sus familiares.

Como excepciones de mérito, plantea:

- Hecho exclusivo de la víctima, por su irrupción abrupta en la vía.
- Ausencia de culpa del conductor, quien circulaba a baja velocidad (aprox. 21 km/h) y en su carril.
- Concurrencia o compensación de culpas, para el evento de que se considere alguna contribución del conductor.
- Cobro excesivo de perjuicios, al pretenderse tablas indemnizatorias propias de la jurisdicción contencioso-administrativa.

Respecto del contrato de seguro, aclara que la póliza No. 1000482 estaba vigente para la fecha de los hechos, con cobertura de 60 SMMLV por muerte de un tercero, pero recuerda que la póliza opera en exceso del SOAT, por lo que cualquier suma reconocida por dicho seguro obligatorio debe descontarse de una eventual condena. Además, solicita verificar la existencia de coexistencia de seguros con la póliza expedida por AXA Colpatria Seguros S.A., para aplicar la proporcionalidad prevista en los artículos 1092 y 1094 del Código de Comercio.

Finalmente, pide tener en cuenta el límite asegurado, el deducible pactado del 10%, y las exclusiones contractuales aplicables⁵.

2.4 Sentencia de primera instancia

Agotado el trámite procesal, la cognoscente profirió sentencia de primera instancia el día 21 de marzo de 2025⁶, en la cual decidió:

*“...**PRIMERO: DECLARAR NO PROBADAS LAS EXCEPCIONES** propuestas por las demandadas empresa TRANSPORTE S.A, AXA COLPATRIA SEGUROS SA y SBS SEGUROS COLOMBIA S.A en la demanda verbal presentada por INGRID, SERGIO Y JENIFER.*

***SEGUNDO: DECLARAR CIVILMENTE Y EXTRA CONTRACTUALMENTE RESPONSABLE** por el accidente de tránsito ocurrido el 12 de enero de 2022, en el que falleció el señor PEDRO,*

⁰¹PrimeraInstanciaC01Principal018ContestaciónDemanda.

⁰¹PrimeraInstanciaC01Principal105ActaAudienciaFallo.

a la demandada TRANSPORTE S.A locataria y afiliadora del del vehículo de placas Zxx0xx.

TERCERO: CONDENAR a la demandada TRANSPORTE S.A, al pago de los perjuicios por los conceptos y cuantía que pasa a describirse:

PERJUICIOS MORALES

INGRID: \$31'500.000

SERGIO: \$31'500.000

JENIFER: \$24'500.000

DAÑO A LA VIDA DE RELACIÓN

INGRID: \$10'500.000

SERGIO: \$10'500.000

JENIFER: \$4'900.000

CUARTO: CONDENAR a AXA COLPATRIA y SBS SEGUROS, al pago de las sumas de dinero fijadas como perjuicios hasta el límite de cobertura asegurado y en los porcentajes de 98% y 2%, conforme a lo dicho en la parte motiva de la providencia.

QUINTO: DECLARAR próspera la tacha frente a Fabián.

SEXTO: CONDENAR en costas a los demandados reducidas en un 30%, a favor de los demandantes...”

Como fundamento de su decisión, la autoridad judicial estimó probados el hecho, el daño y el nexo causal bajo el régimen de actividad peligrosa (conducción), y desestimó la culpa exclusiva alegada por las demandadas. Reconoció, no obstante, concurrencia de causas (30%) por las condiciones del peatón (adulto mayor) y su forma de cruce, lo que llevó a reducir en ese porcentaje los montos indemnizatorios.

En materia resarcitoria, el juzgado condenó por perjuicios morales y daño a la vida de relación a favor de los demandantes (dos hijos y una nieta), aplicando la reducción del 30% por concurrencia. Negó la deducción de lo pagado por concepto del SOAT, por tratarse de prestaciones de regímenes distintos que no excluyen la indemnización por RCE.

Respecto del aseguramiento, tuvo por acreditada la coexistencia de pólizas de RCE para el vehículo WDL037 (SBS No. 1000482 y AXA Cert. No. 1215715), concluyendo que ambas deben concurrir a prorrata (art. 1094 C. de Co.), sin que AXA opere como “segunda capa” ni que proceda condicionarla al agotamiento de la póliza del sector transporte.

Con base en los límites de cada contrato, distribuyó el pago en 98% a cargo de AXA (límite \$3.000 millones) y 2% a cargo de SBS (límite 60 SMMLV), sin descontar lo

efectivamente pagado por el seguro obligatorio. Impuso costas a las demandadas, conforme a las reglas del CGP.

2.5 La Censura

La parte demandante, interpuso y sustentó recurso de apelación contra la sentencia, en cuanto ésta redujo el monto indemnizatorio al declarar la existencia de concurrencia de causas entre el peatón fallecido, *Pedro*, y el conductor del vehículo. Sostiene que dicha conclusión se adoptó con desconocimiento del precedente constitucional y mediante una indebida aplicación normativa y valoración probatoria.

El recurrente afirma que la sentencia de primera instancia se apoyó erróneamente en el artículo 59 del Código Nacional de Tránsito, interpretándolo como una norma sancionatoria que imponía al occiso la obligación de estar acompañado por su edad avanzada. Alega que, conforme a la sentencia C-177 de 2016 de la Corte Constitucional, dicha disposición no consagra un deber sancionable sino una regla de solidaridad hacia personas en condición de vulnerabilidad; por tanto, no puede utilizarse para imputar participación causal en la producción del daño. Sostiene que la interpretación judicial terminó por revictimizar al peatón y desconocer sus derechos a la autonomía y libre circulación, los cuales no pueden restringirse por la sola apariencia de edad.

Agrega que no existió en el proceso prueba alguna que acreditara una actuación imprudente del peatón, y recuerda que, según la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia (SC2111-2021), los accidentes de tránsito se enmarcan dentro del régimen de responsabilidad objetiva por actividades peligrosas, en el cual la valoración se centra en el riesgo creado por el conductor y no en apreciaciones subjetivas sobre la víctima. Afirma que, pese a ello, la a quo confundió las reglas de los artículos 2341 y 2356 del Código Civil y aplicó indebidamente el criterio de concurrencia de causas.

Sostiene además que el juzgado omitió valorar elementos esenciales del proceso, entre ellos el informe policial de accidentes (IPAT) y la declaración del agente de tránsito, quien identificó como causa determinante del siniestro el mal uso del carril por parte del conductor y la afectación de su visibilidad por un adhesivo de recorrido colocado sobre el panorámico, en contravención del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito. Según el apelante, estas circunstancias configuran una maniobra peligrosa, plenamente acreditada en el expediente, y constituyen el verdadero nexo causal del accidente.

Finalmente, el recurrente afirma que la sentencia se apartó de las reglas de la sana crítica, al valorar de manera arbitraria e incongruente las pruebas. Por ello, solicita revocar parcialmente la decisión de primera instancia en el punto referido a la supuesta concurrencia concausal y, en consecuencia, restablecer íntegramente las pretensiones indemnizatorias de la demanda⁷.

⁷ 02SegundaInstancia, C01Principal,03SustentacionParteDemandante.

AXA Colpatría Seguros S.A., por medio de su apoderado, sustentó el recurso de apelación contra la sentencia de primera instancia, manifestando su inconformidad con la declaración de responsabilidad civil extracontractual y con las órdenes que de ella derivan. Sostiene que el despacho de origen incurrió en violación directa e indirecta de la ley sustancial, valoración defectuosa de la prueba y omisiones en el análisis del contrato de seguro.

La aseguradora afirma que el juzgado dio por acreditada la responsabilidad de *Transporte S.A.* —su asegurada— sin fundamento jurídico ni probatorio, pues, según sostiene, el accidente obedeció exclusivamente al hecho de la víctima, configurado por la conducta del peatón *Pedro*, quien con 82 años transitaba solo por una vía de alto flujo vehicular, en contravención de los artículos 55, 57, 58 y 59 del Código Nacional de Tránsito. Indica que las pruebas demuestran que el peatón ingresó intempestivamente al carril por el cual circulaba la buseta, lo que constituye la causa adecuada y determinante del resultado dañoso.

Señala además que el juzgado interpretó erróneamente las normas sobre maniobras de giro, pues el conductor realizó la maniobra conforme a lo dispuesto en el artículo 70 del Código Nacional de Tránsito, utilizando el carril correcto dadas las condiciones del lugar —incluido el estacionamiento de vehículos en ambos costados—. Asegura que no existe prueba de impericia o infracción atribuible al conductor.

El apelante reprocha también una deficiente valoración del IPAT, del bosquejo topográfico y del testimonio del agente de tránsito, los cuales —en su criterio— corroboran la hipótesis de imprudencia del peatón y la ausencia de contacto entre el vehículo y el transeúnte. Igualmente, critica que se omitiera el verdadero alcance del dictamen técnico de reconstrucción y del informe de necropsia, que en su lectura apuntan a que las lesiones son compatibles con una caída desde su propia altura, y no con un impacto mecánico.

Añade que la tacha del testimonio del conductor fue injustificada, pues se trataba del único testigo del accidente, cuyo relato fue coherente y consistente con las pruebas técnicas. Considera que la reducción del 30% aplicada por el juzgado al monto indemnizatorio carece de justificación probatoria y lógica, pues las evidencias —a su juicio— demuestran una participación del peatón del 100%.

En relación con el contrato de seguro, asegura que el fallo aplica erróneamente la figura de coexistencia de seguros, pues la póliza de responsabilidad civil extracontractual de SBS Seguros Colombia S.A. debe ser afectada en primer lugar, por ser la póliza obligatoria para la operación del vehículo afiliado a la empresa de transporte. Invoca además los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio y el marco normativo del sector transporte, enfatizando que el sistema de aseguramiento obliga a cubrir primero el seguro básico de RCE contratado por la empresa transportadora⁸.

⁸ 02SegundaInstancia, C01Principal,04SustentacionAxxa.

Transporte S.A., por conducto de su apoderado, interpuso recurso de apelación contra la sentencia del 21 de marzo de 2025, cuestionando principalmente que el fallo no reconociera la culpa exclusiva de la víctima como causal exonerativa de responsabilidad. Sostiene que, a partir del análisis del material probatorio —IPAT, fotografías, testimonio del agente de tránsito y dinámica del siniestro— se concluye que el accidente obedeció exclusivamente a la conducta del peatón *Pedro*, quien, a sus 82 años, ingresó intempestivamente a la calzada cuando la buseta ya culminaba su maniobra de giro hacia la calle 49.

Afirma que el peatón incumplió los deberes previstos en los artículos 57 y 58 del Código Nacional de Tránsito y que, tratándose de un “peatón especial”, su capacidad de percepción del riesgo se encontraba disminuida, lo cual influyó en el resultado. En consecuencia, *Transporte* sostiene que el nexo causal se rompe totalmente, lo que debe conducir a la absolución plena de las pretensiones.

De manera subsidiaria, se refiere a la omisión del juzgado de descontar de la indemnización el valor reconocido por el SOAT por concepto de muerte del occiso, pago que ascendió a \$24.999.997, y que, conforme al parágrafo del numeral 3° del artículo 194 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, debe imputarse a la indemnización fijada al responsable. Considera que la interpretación realizada por el juzgado sobre la sentencia STC1332-2024 es errada, pues dicha decisión no excluye la deducción en el marco de la responsabilidad civil frente a pólizas de RCE.

Por otro lado, refuta el reconocimiento efectuado en primera instancia del daño a la vida de relación para los demandantes. Señala que la prueba recaudada no acredita un menoscabo en la esfera externa de su existencia ni una afectación a su actividad social, más allá del dolor propio del duelo, el cual corresponde al perjuicio moral. Por tanto, considera improcedente el reconocimiento de este tipo de daño.

Finalmente, afirma que el juzgado omitió resolver expresamente la solicitud de condena en costas a cargo de las aseguradoras llamadas en garantía —SBS Seguros Colombia S.A. y AXA Colpatria Seguros S.A.— pese a que el artículo 1128 del Código de Comercio impone al asegurador el deber de asumir ese rubro. Alega que, al haberse vinculado válidamente a las aseguradoras mediante llamamiento en garantía, era obligatorio que la sentencia definiera también este aspecto.

Transporte solicita, en consecuencia, que el Tribunal revoque integralmente la sentencia y la absuelva de toda responsabilidad. Subsidiariamente, pide la deducción del SOAT, la eliminación del daño a la vida de relación y la condena en costas a las llamadas en garantía⁹.

SBS Seguros Colombia S.A., por intermedio de su apoderada, sustentó el recurso de apelación contra la sentencia de primera instancia insistiendo en que la causa determinante del accidente fue el hecho exclusivo de la víctima, lo cual rompe

⁹ 02SegundaInstancia, C01Principal,06SustentacionTransporte.

totalmente el nexo causal y exime de responsabilidad a los demandados. Sostiene que el peatón se encontraba sobre la vía y no en el andén, contrariando el artículo 57 del Código Nacional de Tránsito, pese a tener plena visibilidad de la buseta que ya había completado el giro hacia la calle 49. Agrega que el vehículo circulaba a baja velocidad, según el IPAT y el perito de la parte actora, lo cual demuestra que la maniobra no fue intempestiva.

La apelante afirma que la avanzada edad del peatón disminuía su capacidad para percibir riesgos y que, por ello, el artículo 59 del Código de Tránsito exige acompañamiento de un mayor de 16 años para cruzar vías. En su criterio, el peatón debió esperar en el andén a que la buseta terminara el giro, pues era completamente previsible que transitara transporte público por esa ruta. Resalta que el conductor no podía anticipar que el peatón descendería intempestivamente a la calzada en el instante en que el vehículo ya había ingresado a la intersección.

SBS cuestiona además la valoración que hizo el juzgado de algunos medios de prueba. Señala inconsistencias en el testimonio del agente de tránsito, quien —a pesar del tiempo transcurrido— ofreció un relato detallado que, a su juicio, no coincide con la reconstrucción pericial. De igual modo, critica el testimonio del médico forense, pues, aunque inicialmente afirmó que la lesión era compatible con una caída desde su propia altura, luego sostuvo que requería fuerza externa. La aseguradora considera ilógico que un atropellamiento por una buseta a un adulto mayor genere únicamente una lesión occipital, sin afectación en otras partes del cuerpo, lo que en su criterio contradice la hipótesis de impacto.

De manera subsidiaria, solicita la revocatoria parcial de la sentencia en dos puntos adicionales. Primero, pide que se descuente de la indemnización el valor ya reconocido por el SOAT, equivalente a \$24.999.997, conforme al parágrafo del numeral 3° del artículo 194 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, según el cual dichos pagos son imputables a la indemnización a cargo del responsable. Aclara que la sentencia citada por el juzgado (STC1332-2024) se refiere a incompatibilidades entre SOAT y prestaciones de seguridad social, no a la coordinación con pólizas de responsabilidad civil.

Segundo, solicita revocar el reconocimiento del daño a la vida de relación, aduciendo falta de prueba sobre una afectación real en la esfera externa de los demandantes. Subraya que no convivían con el occiso y que los testimonios no acreditan una modificación sustancial de su vida cotidiana ni un deterioro objetivo de su interacción social¹⁰.

2.6 Trámite de Segunda Instancia

¹⁰ 02SegundaInstancia, C01Principal,06SustentacionSBSSeguros.

El recurso fue admitido mediante auto calendado el 23 de abril de 2025 y fue sustentado por las partes en contienda, en tal virtud, se procede a desatar la alzada previa las siguientes,

III. CONSIDERACIONES

3.1 Problemas jurídicos

Ha de analizarse por parte de esta Sala de Decisión, si las argumentaciones esgrimidas por los opugnantes son suficientes para revocar parcial o totalmente la sentencia emitida en primera instancia, - advirtiéndose que de la conducta procesal de las partes no hay indicios por deducir en los términos del artículo 280 del CGP- para el efecto, deberá establecerse:

i) Si se acreditaron los elementos axiológicos de la responsabilidad civil extracontractual por el ejercicio de actividades peligrosas, y en torno al nexo de causalidad, si se configuraron la *conurrencia de causas*, o la *culpa exclusiva de la víctima*, según los argumentos hilvanados por las partes; ii) Si hubo un adecuado reconocimiento, de los perjuicios extrapatrimoniales solicitados en la demanda; iii) si procede la coexistencia y afectación concurrente de las pólizas de RCE; iv) si es jurídicamente viable deducir de la indemnización el rubro pagado por el SOAT; v) si las aseguradoras deben asumir exclusivamente la condena en costas.

3.2 De la responsabilidad civil por el ejercicio de actividades peligrosas y la aplicación de la tesis de intervención concausal para resolver los casos en los cuales concurren roles peligrosos en las dos partes en conflicto

La responsabilidad civil extracontractual, según el artículo 2341 del Código Civil, se estructura fundamentalmente sobre tres pilares: la comisión de un delito o culpa que afecte a otro, la configuración evidente de un perjuicio, y la existencia de un nexo causal entre el hecho generador y el daño ocasionado.

Sin embargo, el artículo 2356 del estatuto sustantivo civil establece un régimen especial cuando el daño se deriva de actividades peligrosas. En estos casos, los elementos axiológicos de la pretensión indemnizatoria por responsabilidad aquiliana comprenden el hecho, el factor de imputación (culpa), el daño y el nexo causal, fundamentándose en el principio de que *"por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta"*.

Ahora, en punto el elemento subjetivo de la responsabilidad se ha configurado como un juicio donde opera la presunción de culpabilidad, esto significa que quien busca ser indemnizado solo necesita demostrar que el daño ocurrió como consecuencia directa y necesaria del desarrollo de la actividad peligrosa realizada por el demandado, quedando eximido de probar la culpa en la ejecución del acto.

Para exonerarse de responsabilidad, corresponde a la parte demandada demostrar que el hecho se produjo por una causa externa (fuerza mayor, caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima). No obstante, es importante destacar que el desarrollo jurisprudencial ha insistido en que las actividades peligrosas deben analizarse desde la perspectiva de una responsabilidad subjetiva¹¹ y no objetiva, procurando así mantener la culpa como elemento estructural de la responsabilidad civil extracontractual.

De allí, que el régimen de responsabilidad civil extracontractual en Colombia, particularmente en casos de actividades peligrosas como los accidentes de tránsito, establece un equilibrio entre la protección a las víctimas mediante presunciones de culpabilidad y la preservación de los principios fundamentales del derecho civil. Este sistema jurídico reconoce la especial peligrosidad de ciertas actividades sin abandonar completamente el análisis subjetivo de la conducta, permitiendo así un marco de responsabilidad que, aunque facilitado para la víctima mediante presunciones, mantiene vías de defensa para el presunto responsable a través de la demostración de causas externas, salvaguardando de esta manera los principios de justicia y equidad en la distribución de cargas probatorias.

No desconoce este Tribunal, que las novísimas posturas de la Corte Suprema de Justicia, también se han inclinado en interpelar a la responsabilidad objetiva, esto es, cuando el agente causante del daño no puede eximirse de responsabilidad simplemente demostrando diligencia o cuidado, sino únicamente probando la existencia de una causa extraña.

La H. Corporación mediante sentencias STC17252-2019, SC3862-2019, SC4420-2020 y SC2111-2021, consolidó su postura respecto a la responsabilidad por actividades peligrosas, sosteniéndola como una presunción de responsabilidad y no de culpa. Esta interpretación del artículo 2356 del Código Civil se fundamentó en la teoría del riesgo, donde quien genera el peligro debe asumir sus consecuencias, afirmando categóricamente que *"la culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas, ni para su exoneración"*, estableciendo que el demandante solo debe probar el hecho peligroso, el daño y el nexo causal, mientras que al demandado únicamente le sirve demostrar una causa extraña (fuerza mayor, caso fortuito, hecho de un tercero o culpa exclusiva de la víctima) para exonerarse.

Esta posición jurisprudencial, cuyos orígenes se remontan a sentencias de 1938¹², ha sido consistentemente reiterada hasta los fallos recientes antecitados. Los ponentes y los Magistrados que integraron la Sala asintiendo la postura¹³ han señalado que aceptar una presunción de culpa en lugar de responsabilidad implicaría revictimizar a la parte afectada, obligándola a demostrar más elementos de los necesarios, de hecho, la sentencia SC2111 de 2021 subraya que la responsabilidad por actividades peligrosas *"no se ancla en un tipo de responsabilidad subjetiva"*, calificando tal construcción como carente de *"consistencia lógica, histórica, económica, y de coherencia jurídica a la luz*

¹¹ Consultar, entre otras, SC 26 ago. 2010 rad. 2005-00611-01, SC 19 dic. 2012, SC002/2018, SC12994/2016, SC655/2019

¹² (14 de marzo, 31 de mayo y 17 de junio)

¹³ Luis Armando Tolosa Villabona, Margarita Cabello Blanco, Francisco Ternera Barrios

de la realidad automotriz y energética", confirmando así el carácter objetivo de este régimen de responsabilidad.

No obstante todo lo anterior, y la exposición dada en esta providencia, este Tribunal no desconoce que en los fallos atrás referenciados¹⁴, se han emitido cuatro aclaraciones de voto, dentro de las que se ha expuesto su discrepancia en torno a la mirada de las actividades peligrosas desde la teoría de la responsabilidad objetiva, inclinándose por la culpa presunta; de allí que dichas providencias no puedan, en ese aspecto, considerarse como una posición unánime, máxime que dentro de los argumentos de disenso, se ha esgrimido que no se ha producido una discusión que permita el cambio del criterio reiterado desde 1936.

Por ello, el análisis de la responsabilidad en virtud de la realización de las actividades peligrosas, y sus pretensiones indemnizatorias exigirá la acreditación de todos los elementos de responsabilidad, empero, en punto de la culpabilidad, se entenderá como una presunción en contra del agente que desplegó la actividad riesgosa, de ahí, que solo con la ocurrencia del daño y la atribución material al demandado, no será suficiente para la prosperidad de la reclamación.

Ahora, dado que en el presente asunto no se discute la ocurrencia del accidente, puesto que las partes han reconocido su existencia y que con ocasión al mismo, se ha producido el daño, traducido en el deceso del señor *Pedro*, la disputa recae en la relación de causalidad existente entre el hecho dañoso y el daño, distinguiéndose así, por una parte, los roles riesgosos desempeñados por los agentes intervinientes en el accidente, y las causas extrañas que aducen los demandados, son atribuibles a la “*culpa exclusiva de la víctima*”.

En tal medida, la Sala analizará si el actuar de la víctima incidió como causa determinante, de cara al acaecimiento del infortunio y, si se materializó la concurrencia de causas o la participación concausal en el accidente de tránsito.

De conformidad con lo establecido en el artículo 2357 del Código Civil, cuando se presenta una concurrencia de causas en el ejercicio de actividades peligrosas, la Corte Suprema de Justicia¹⁵ ha determinado que corresponde al juez establecer el grado de responsabilidad atribuible a cada uno de los actores involucrados. Para realizar esta distribución, el juzgador debe efectuar un análisis detallado de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjo el daño, evaluando tanto la equivalencia como la posible asimetría entre las actividades peligrosas concurrentes y determinando la incidencia específica que cada una tuvo dentro de la cadena causal generadora del perjuicio.

“Lo anterior no comporta ninguna novedad en la línea jurisprudencial de esta Corte ni tampoco implica la aceptación de un enfoque de responsabilidad objetiva, pues como ya lo había precisado esta Sala en consolidada doctrina, [l]a reducción del daño se conoce en el derecho moderno como el fenómeno constituido por la compensación de

¹⁴ Sentencias SC4420 del 17 de noviembre de 2020 y SC2111-2021 del 2 de junio de 2021

¹⁵ Referencia: 76001-31-03-009-2006-00094-01. Sentencia del 18 de diciembre de 2012.

*culpas, lo cual quiere decir que cuando el coautor del daño comete una culpa evidente que concurre con la conducta igualmente culpable de la víctima, el juez debe graduar cuantitativamente la relación de causalidad entre las culpas cometidas de manera concurrente, y la cuantía del daño, a fin de reducir la indemnización mediante el juego de una proporción que al fin y al cabo se expresa de manera matemática y cuantitativa (...) No existe ninguna duda de que para efectos de establecer **la graduación** de la responsabilidad de cada una de las actividades concurrentes en la producción del daño, resulta necesario verificar “de modo objetivo” la incidencia de esas acciones en el flujo causal desencadenante del perjuicio; más ello no es suficiente porque para llegar a esa solución es preciso indagar como paso antelado, en cada caso concreto, quién es el responsable de la actividad peligrosa, y ello solo es posible en el terreno de la culpabilidad”*

Así la jurisprudencia ha destacado la complejidad inherente al proceso de verificación del nexo causal, señalando que esta dificultad se acentúa particularmente cuando el hecho lesivo resulta de una pluralidad de circunstancias no siempre identificables en su totalidad, fenómeno que ha denominado “concausas”¹⁶. Dentro de esta problemática, se identifica específicamente los casos de causalidad acumulativa o concurrente, que se presenta cuando varias personas, actuando independientemente y sin acuerdo previo, producen un resultado dañoso que se habría materializado incluso si cada una hubiera actuado de manera aislada. Una variante de esta situación está contemplada en el artículo 2537 del Código Civil, que prevé la reducción en la apreciación del daño cuando la víctima contribuye a su producción mediante una exposición imprudente al mismo.

Para establecer adecuadamente el nexo de causalidad, la Corte¹⁷ ha precisado tres criterios fundamentales: primero, la necesidad de recurrir a las reglas de la experiencia, los juicios de probabilidad y el sentido de razonabilidad; segundo, reconocer que la cadena causal puede interrumpirse cuando intervienen elementos extraños como casos fortuitos o actos de terceros con suficiente entidad para constituirse en el verdadero hecho generador del daño, excluyendo así todos los demás factores causales; y tercero, aceptar que el vínculo causal también se rompe cuando el daño resulta imputable a la propia víctima, ya que en numerosas circunstancias es ella quien origina la consecuencia lesiva, sea de manera voluntaria o involuntaria.

Precisado el derrotero trazado, conviene empezar por auscultar el material probatorio existente para determinar si se materializó la concurrencia concausal entre los agentes involucrados en el accidente de tránsito.

Obra en el expediente el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT No. A001409868, que da cuenta del siniestro ocurrido el 12 de enero de 2022 hacia las 13:00 horas, en la intersección de la carrera 24 con calle 49 de Manizales, área urbana, con buena visibilidad, vía seca, calzada con dos carriles y configuración de intersección.

En el evento intervino una buseta de servicio público marca Chevrolet, línea NPR, placa Zxx-0xx, afiliada a *Transporte S.A.*, que resultó relacionada con el atropello de un

¹⁶ Consultar, entre otras, sentencia rad. 11001-31-03-028-2002-00188-01.

¹⁷ *ídem*

peatón. El instrumento consigna la calidad de peatón de la víctima, su condición de lesionado, y anexa planimetría del lugar del accidente. Como hipótesis del accidente se plasmaron los códigos “- Del conductor - 157 conducir sin precaución” y – Del peatón- 411 peatón especial”.

Estas circunstancias se encuentran corroboradas por el Informe de Campo FPJ-11 levantado el mismo día por Policía Judicial, que además incorpora fijación fotográfica del lugar y del vehículo desde planos panorámicos y de detalle. Ambas piezas coinciden en fecha, sitio, tipo de siniestro y vehículo.

El FPJ-11 precisa que el sitio presenta intersección, recta, una calzada con dos carriles, pendiente, y que al momento del levantamiento había tiempo normal, vía seca y buena visibilidad. Se reporta la obtención de seis fotografías, seleccionando cuatro: dos panorámicas del punto (carrera 24 con calle 49 y calle 49 con carrera 24) y dos imágenes del vehículo WDL-037. Las fotos muestran el rodante posicionado al inicio de la calle 49, junto al andén, coherente con la dinámica de un giro en la intersección.

Por otro lado, el IPAT individualiza al conductor *Fabián*, registra la clase de vehículo (buseta de servicio público), la afiliación a *Transporte S.A.*, y consigna la vigencia del SOAT y de las coberturas de responsabilidad civil para la fecha. Estos extremos se corroboran adicionalmente con la certificación de la Fiscalía 13 Seccional de Manizales (05/09/2022), que menciona el SOAT No. 1005169 vigente al 29/11/2022 y la identificación técnica del automotor.

Asimismo, la certificación acredita que la víctima es *Pedro* y que, conforme al informe pericial de necropsia No. 2022010117001000007, la causa básica de muerte fue trauma contundente craneoencefálico, con forma de muerte en contexto de probables hechos de tránsito. El documento aclara que la investigación penal por homicidio culposo se encuentra activa en etapa de indagación (SPOA 170016000060202200085).

La Secretaría de Movilidad de Manizales mediante oficio calendando el 28 de agosto de 2023 informó “*La señalización de carrera 24 entre calle 49 y calle 50 para la fecha mencionada¹⁸ fue: Señalización vertical 1 SI-08 paradero de buses. Señalización horizontal: 8 Pictogramas de Prohibido Parquear – 1 sendero peatonal sobre la bocacalle de Carrera 22 con Calle 50. Además, se configuran las siguientes zonas de estacionamiento restringido en el costado izquierdo de la vía así: 3 zonas azules – 1 zonas de ambulancia...*”

Frente a la atención médica, obra historia clínica emitida por la IPS Clínica De La Presentación, en la que consta que el 12 de enero de 2022, aproximadamente a la 1:00 p. m., *Pedro* (82 años) es trasladado por ambulancia a urgencias tras un accidente en vía pública como peatón. Ingresa inicialmente con Glasgow 15/15, pero presenta deterioro neurológico rápido; se indica que la tomografía (TAC) evidencia

¹⁸ Según la petición enero del año 2022.

hematoma subdural agudo que ocupa la convexidad derecha con efecto de masa y desplazamiento de la línea media, hematoma subdural interhemisférico y hemorragia subaracnoidea (HSA) difusa en surcos corticales y en valle silviano izquierdo, con signos clínicos de hipertensión endocraneana (anisocoria, vómitos en proyectil, bradicardia e hipertensión). Se intuba se indica ventilación mecánica, sedación, medidas antiedema (solución hipertónica) y se canaliza catéter venoso central. Neurocirugía indica manejo quirúrgico urgente, pero se señala imposibilidad por falta de material y se remite a UCI, donde se mantiene soporte avanzado.

En la atención posterior (SES Hospital Universitario de Caldas), se consigna que el paciente “se baja de una buseta y es colisionado por otra buseta”, con caída subsecuente e impacto craneal occipital. Llega sedado, sin respuesta a estímulos, midriático bilateral, y es revalorado por neurocirugía, que confirma hematoma subdural extenso derecho, HSA asociada y desviación de línea media, con signos de herniación severa; se advierte que no es candidato a manejo neuroquirúrgico por muy malas condiciones generales. A las 20:25 se constata deceso; se dispone traslado a Medicina Legal.

La necropsia INMLCF N.º 2022010117001000007 (13/01/2022, 07:00 h) verifica identidad por lofoscopia e integra el acta de inspección y la historia clínica. Conclusión pericial: muerte violenta por trauma contundente craneoencefálico, “*ocasionado al ser atropellado por un vehículo*”, en contexto de probables hechos de tránsito.

Hallazgos externos e internos relevantes:

Cuero cabelludo: hematoma subgaleal severo “en toda la calota” (extensión bitemporal y occipital); herida de 3×2 cm en occipital derecha con avulsión de piel/cabello y equimosis perilesional.

Cráneo: fracturas lineales bilaterales (temporal y parietal izquierda -13 cm; temporal y parietal derecha -17 cm con extensión vertical en parietal posterior derecho).

Encéfalo/meninges: hematomas subdurales severos fronto-temporo-parietales bilaterales, HSA masiva, contusiones hemorrágicas frontales y temporales bilaterales; desplazamiento cerebral (efecto de masa). sin otras huellas traumáticas internas significativas.

En punto de las declaraciones recepcionadas alusivas al accidente de tránsito, aparece la versión del señor *Fabián* quien relató:

“El día estaba normal sin lluvia, yo venía por la carrera 24 con calle 49 esquina por detrás de las funerarias como conocemos en Manizales, yo me dispongo a hacer el giro a la izquierda a bajar por la calle 49 a bajar al semáforo y en toda esa esquina hay unas zonas azules, hay unas clínicas y cuadran muchos vehículos, yo me abro un poquitico coloco la direccional a la izquierda para bajar, a no más volteo pues ya veo el señor que se baja del andén y lo que yo hago es frenar inmediatamente, a no más freno pues el señor despabila porque él venía con una hojita en la mano y el señor ya como que mira y se asusta y se va para atrás, ahí yo me bajo hablo con el señor, hablo con él, él me dice que estaba bien, le dije yo, esperemos una

ambulancia para que lo revisen (...) ya a los 20 minutos llegó la ambulancia, él estaba consciente normal, le pidieron los datos, él contestaba (...) él lo único que tenía era un golpe en la parte de atrás de la cabeza, porque él se sentó y se tocaba acá atrás y nosotros vimos el golpecito aquí atrás (...) yo traía dos pasajeros no más, ellos venían atrás (...) ahí había gente por ahí (...) el agente de tránsito llegó como a los 20 minutos más o menos, no recuerdo bien si ahí estaba el señor, yo hablé con el agente, le entregué los papeles míos los del carro, esperé que elaborara el croquis (...) el vehículo no fue movido de ahí, así como está en el croquis así es como estaba el vehículo...”

A los cuestionamientos realizados por el apoderado de la empresa Transporte, el declarante agregó *“yo lo vi a él cuando estaba haciendo la maniobra de giro a la izquierda, cuando él se baja del andén (...) Exactamente ahí hay una zona azul en toda la carrera y bajando por la calle hay zona azul y en toda la esquina había carros cuadrados por eso yo me orillé más a la izquierda (...) ningún carro, ningún carro tiene la capacidad de frenar de inmediato y para ahí, el carro necesita unos metros para parar del todo, él venía con una hoja en la mano, que él mismo me lo manifestó, discúlpeme que la culpa fue mía yo venía con el papel entretenido, el carro e ningún momento lo tocó, él del susto se fue hacia atrás, el cayó con los pies a un lado del carro y la cabeza hacía el andén (...) yo vi a Pedro como a 1 metros o 2 metros de distancia.”*

Frente a la velocidad en la maniobra de giro, indicó aproximarse a los 10 km/h, mientras que la ruta la cubrió aproximadamente durante un año. Le preguntó el Despacho *“usted ha indicado que no hubo contacto del automotor con el peatón, por qué razón entonces dentro del informe del accidente de tránsito se incluye el vehículo si no hubo contacto...”*

Contestó *“pues será porque como el señor que estaba ahí, se suponía que el carro había tocado al señor y como yo me quedé ahí porque yo fui la persona que se bajó ahí y me quede con el señor esperando la ambulancia, esque cuando al señor yo lo veo yo freno, y como yo digo el señor me vio y se asustó, yo me quedé ahí...”*

Por su parte, el agente de tránsito - Elkin Cardona Atehortúa quien atendió el infortunio - indicó *“Ese día yo me encontraba de turno atendiendo requerimientos de tránsito en la ciudad de Manizales, aproximadamente al mediodía, cuando la central de radio me informó que había un accidente de tránsito con persona lesionada en la carrera 24 con calle 49 (...) Me dirigí de inmediato al lugar y encontré la buseta en la intersección, exactamente en la posición en la que luego quedó registrada en las fotografías y en el croquis. Allí estaba el conductor.*

Le pregunté qué había ocurrido y él me manifestó que había tocado a un señor con la buseta, que este se cayó, y que ya lo habían trasladado a un centro asistencial, a la Clínica La Presentación. Entonces procedí a realizar el bosquejo topográfico y fotográfico del lugar. Practiqué la prueba de embriaguez al conductor, la cual arrojó resultado negativo. Esperé la grúa para la inmovilización del vehículo y le informé al conductor que el procedimiento debía seguir ante la Fiscalía por tratarse de un accidente con lesionado. Le tomé los datos de ley.

Posteriormente me dirigí a la Clínica La Presentación para verificar el estado del lesionado y recolectar los datos correspondientes. Allí me encontré con la hermana del señor lesionado, quien me informó que se encontraba delicado. Me entrevisté con ella, tomé los datos y le entregué la documentación para valoración de Medicina Legal y los derechos y deberes de las víctimas. Le expliqué el procedimiento ante la Fiscalía. (...) Cuando llegué al lugar no observé sangre ni rastro hemático en la zona donde se ubicaba la buseta o más adelante de esta. Tampoco encontré testigos presenciales. Busqué alrededor, pero no había nadie que hubiese presenciado el hecho aparte del conductor.

Desde que recibí el aviso hasta que llegué al lugar transcurrieron aproximadamente 10 a 15 minutos. (...) La buseta no tenía ningún golpe visible o señal de impacto.

El croquis inicialmente se hace como un borrador a mano alzada en el sitio, tomando medidas y referencias rápidas; luego se pasa al informe final en el IPAT. La posición de la buseta que aparece en el croquis es exactamente la posición en que la encontré.

El conductor me indicó que la víctima cayó hacia el andén derecho y que el impacto había sido con la esquina delantera derecha de la buseta.

No me informó en qué parte del cuerpo recibió el impacto (...) La buseta, según la posición final, venía por el carril derecho e intentó girar hacia la izquierda. Para hacer un giro a la izquierda, el conductor debe guardar con antelación el carril izquierdo y reducir la velocidad.

Por eso registré la hipótesis 1:57 – Conducir sin precaución, porque el conductor no anticipó el carril de giro. (...) Registré también la hipótesis 4:11 – Peatón especial, porque el lesionado era un adulto mayor. El artículo 59 del Código Nacional de Tránsito indica que los adultos mayores deben estar acompañados al cruzar vías. Considero que esa condición influye en el accidente porque una persona de 82 años no tiene las mismas habilidades de reacción que una más joven. Por eso estimé que la causa era “compartida”: por un lado, por la condición de peatón especial, y por otro por la maniobra de giro del conductor.

No había elementos físicos de constatación. Lo que consigné provino de la versión del conductor (...) La carrera 24 tiene dos carriles; en el lado izquierdo hay zona azul para parqueo, pero ambos carriles funcionan para tránsito vehicular. La calle 49 no tiene zona azul; tiene dos carriles habilitados normalmente...”

Mientras que el médico legista José Fernando Marín Arias agregó “los traumas que se encontraron allí, en la superficie corporal son varios, pero son leves, que pueden ser secundarios o por una energía o simplemente por la inercia del cuerpo al perder el equilibrio del cuerpo y caer (...) en muchos accidentes de tránsito encuentra uno mucho impacto primario, es donde primero impactó el vehículo en la persona al momento de ser atropellado. El señor tiene una herida en el cuero cabelludo en región occipital derecha, generalmente ese tipo de herida es normal cuando la persona cae de espaldas y se golpea la cabeza. En estos casos de accidente de tránsito hay que tener en cuenta también, por supuesto, si la persona está en vía pública lo más probable es que lleve puesta ropa que le proteja de los impactos secundarios o sean leves en el resto del cuerpo.

Lo cierto es que es un trauma de alta energía, porque hay una fractura grande del cráneo en región temporo-parietal izquierda, que habla de una energía cinética aplicada sobre el cuerpo, donde probablemente fue lanzado de espaldas en este caso, y él tuvo que haber caído de espaldas y caer sobre el pavimento y consecuentemente la fractura. Para la clase de fractura existió una energía cinética que lo lanza de espaldas (...) para que hubiera sido una caída por pérdida del equilibrio tenía que ser de una altura considerable no simplemente por un desnivel del pavimento, tendría que ser de una altura mucho mayor, para que el cuerpo tenga esa energía para golpear contra el pavimento y producir este tipo de fractura. Lo más probable es que o hubiera tenido un trauma tan severo por la simple caída, de acuerdo para el tipo de trauma hay una energía cinética mayor a una caída de su propia altura (...) la edad de las personas, como las mayores, son más susceptibles de un trauma, ante la pérdida de minerales del hueso, a mayor edad puede haber mayor compromiso (...) los patrones son diferentes dependiendo de las circunstancias del accidente. Cuando el peatón va a cruzar una vía desprevenidamente, es probable que en el momento que la persona se dé cuenta que va a ser arrollada tome alguna maniobra que disminuya el trauma. (...) El tipo de vehículo actuando sobre el peatón de pie

cuando lo golpea puede generar diferentes patrones por ejemplo un vehículo tipo sedan puede afectar el trauma está en las extremidades inferiores, vehículos más alto en el tercio medio y vehículos de gran tamaño los golpes son en la cabeza, donde lo golpea y lo lanza contra el pavimento...”

En punto de la prueba pericial, obra dictamen de reconstrucción aportado por el extremo activo (**IRAT – Ing. Rommy Schnaider Cano Díaz**) que, con apoyo en fijación topográfica, registro fotográfico, modelación 3D y cálculos físicos-matemáticos, sostiene que el evento corresponde a atropello del peatón por la buseta WDL-037 durante el giro hacia la calle 49.

El informe localiza el punto de impacto en el frente-tercio derecho del vehículo estima una velocidad aproximada de 21 km/h, explica la proyección del peatón hasta su caída y vincula el trauma craneoencefálico descrito en la necropsia a la secuencia colisión + golpe subsecuente contra el pavimento. Afirma, además, que no existían obstáculos visuales determinantes para el conductor y que la maniobra de giro abierta, sin anticipación del carril de giro, incidió causalmente en el resultado.

Por su parte, el dictamen aportado por SBS Seguros (**IRS Vial S.A.S, Informe No. 231134244-A**) con fundamento del IPAT, FPJ-11, inspección de vía y necropsia; destaca la ausencia de daños/huellas en la estructura del automotor y, por ello, descarta técnicamente un contacto vehículo–peatón. Reconstruye una secuencia probable según la cual el peatón pierde el equilibrio cuando inicia el cruce y cae hacia atrás, impactando su cabeza con el suelo, mientras la buseta —que giraba a menos de 30 km/h— se detiene sin bloqueo de ruedas. Con base en esa evidencia, ubica la causa fundamental del resultado en la pérdida de equilibrio del peatón, sin identificar maniobra riesgosa atribuible al conductor.

De ambos análisis se desprende que: (i) los hechos ocurrieron en la intersección Cra. 24 con Cll. 49, con vía seca e iluminación natural, existiendo pendiente cercana a 10 grados en la calle 49; (ii) el vehículo ejecutaba una maniobra de giro a la izquierda desde la carrera hacia la calle; (iii) no había demarcación de paso peatonal ni semaforización en el punto; y (iv) no se advirtieron velocidades elevadas: el dictamen de la parte activa estima un desplazamiento en 21 km/h y el de “IRS Vial” sitúa la marcha por debajo de 30 km/h.

Sin embargo, difieren en la interacción vehículo-peatón. mientras el dictamen IRAT afirma existencia de contacto (atropello) con localización frontal-derecha del impacto y enlaza de allí la proyección y el TCE, el dictamen IRS Vial niega el contacto por falta de evidencia material en el vehículo y atribuye la producción del daño a una caída independiente del peatón durante el cruce.

Pues bien, mientras la parte demandante recurrente alegó indebida valoración probatoria por parte de la quo —en cuanto estimó que la dinámica acreditada permite descartar la ausencia de contacto y atribuir incidencia determinante a la maniobra de giro abierto ejecutada por el conductor de la buseta sin anticipar el carril izquierdo—, el extremo

pasivo sostuvo la culpa exclusiva de la víctima, aduciendo su condición de adulto mayor que transitaba sin acompañante y la hipótesis de caída por propio desequilibrio sin interacción con el automotor; ello, además de invocar una supuesta distracción del peatón y la existencia de obstáculos de visibilidad al conductor.

El Tribunal advierte que el siniestro ocurrió en zona urbana de Manizales, en la intersección de la carrera 24 con la calle 49, sobre calzada recta, pavimentada y seca, con buena visibilidad, dos carriles habilitados y una pendiente en la calle 49, sin semaforización ni paso peatonal demarcado, extremos que se desprenden del IPAT y del FPJ-11 y fueron reproducidos por los dictámenes periciales.

En este marco, se tiene probado que la buseta circulaba por la carrera 24 e intentó girar a la izquierda para tomar la calle 49, mientras el peatón —adulto mayor— cruzaba por la boca-calle desde el andén derecho, lo que constituye zona de cruce permitida ante la ausencia de demarcación específica.

Así lo avala el Código Nacional de Tránsito, Capítulo II, Peatones, artículo 58 al señalar *“Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles...”*

No se acreditaron obstáculos externos que mermaran la visibilidad del conductor al ejecutar la maniobra, el agente de tránsito reportó “buena visibilidad”, y aunque en una captura fotográfica se aprecia un vehículo estacionado en zona azul sobre el costado izquierdo de la carrera 24, se trata de un vehículo retirado de la esquina y de menor altura que la buseta, por lo que no se probó que interfiriera el campo visual de un automotor más alto.

La secuencia dinámica muestra, sin embargo, que el giro se efectuó “abierto” y sin anticipar el carril izquierdo, aproximando la trayectoria del vehículo a la boca-calle por donde cruzaba el peatón, tal como lo refirió el propio conductor y lo constató el agente de tránsito al consignar la hipótesis 1:57 (conducir sin precaución) por falta de anticipación de carril y moderación de velocidad en la intersección.

La anterior deducción se robustece con el croquis oficial y el álbum fotográfico levantados en la escena, en los que se aprecia que la buseta quedó contigua al andén por donde circulaba el peatón, lo que evidencia un giro abierto que redujo el margen de seguridad del transeúnte.

A ello se suma que el automotor involucrado es una buseta Chevrolet NPR de aprox. 2,13 metros de ancho (8,0 m de largo), dimensión que, frente a una intersección habilitada con dos carriles (6.50 metros de ancho), permitía ejecutar el giro por el carril izquierdo con holgura y sin aproximarse al andén derecho; pese a ello, el conductor optó por abrirse sobre el carril derecho, con la consiguiente restricción del espacio de circulación del peatón y una drástica disminución de las posibilidades de maniobra por parte del vehículo, contrariando las regulaciones previstas para la prelación en intersecciones o giros, que conforme el citado Código Nacional de Tránsito dispone *“...El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente*

su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda¹⁹ (...)” y más adelante “Cuando un vehículo desee girar a la izquierda o a la derecha, debe buscar con anterioridad el carril más cercano a su giro e ingresar a la otra vía por el carril más próximo según el sentido de circulación²⁰...”

Aunque la parte demandada sostuvo que la buseta no tocó al peatón y que este cayó “del susto” por su propio peso, las probanzas convergen en la existencia de una interacción inicial de baja energía seguida de la caída.

Memórese que el agente de tránsito aludió a la versión del conductor en el sentido de que “lo tocó” -a la víctima- con la esquina delantera derecha y que el peatón cayó hacia el andén; el dictamen aportado por la parte demandante localizó el punto de contacto en el frente-tercio derecho del vehículo; y la necropsia acreditó un trauma craneoencefálico de alta energía plenamente compatible con impacto de la cabeza contra el pavimento tras una interacción previa con un vehículo alto, patrón que no exige arrastre ni politrauma típico de vehículos pequeños o medianos.

En suma, aun a baja velocidad — que según las pericias no superaron los 30 Km/h—, la energía cinética del automotor resultó suficiente para desencadenar la caída y el TCE fulminante.

En este punto, debe precisarse que en efecto el valor persuasivo de la versión dada por el conductor del vehículo debía restringirse, puesto que en efecto ostentaba un interés directo en el resultado del proceso, aunado al vínculo laboral que sostenía con la empresa demandada *Transporte* en la fecha del infortunio, aun así, puede precisarse que las afirmaciones exculpatorias – tales como que no hubo contacto vehículo/peatón y las distracción de la víctima – no encontraron sustento en el acervo probatorio.

Con todo, destaca la Sala que reconoció haber realizado un “giro un poco abierto” y que observó al peatón a tan solo 1 o 2 metros de distancia, lo que refuerza que la maniobra no observó el estándar objetivo de cuidado y que, de haberse ejecutado por el carril correcto, el siniestro era evitable.

Ahora, desde el análisis conjunto del material fotográfico allegado con la demanda, se obtiene una reconstrucción clara del entorno físico en el que ocurrió el siniestro. En las imágenes captadas desde la carrera 24 hacia la intersección con la calle 49 se aprecia una vía recta, pavimentada, despejada y con óptimas condiciones de visibilidad, sin elementos voluminosos que obstruyan la percepción del conductor ni del peatón. El andén derecho —por donde transitaba la víctima— aparece continuo y sin obstáculos, lo que muestra que el punto de cruce constituía una zona plenamente perceptible para el conductor, de manera que ejecutara un giro con la diligencia exigible en una intersección sin semaforización.

¹⁹ Art. 66

²⁰ Art. 70

Las imágenes de la buseta permiten observar que se trata de un vehículo de aproximadamente 3 metros de altura, dimensiones que, en relación con la estatura del peatón (aprox. 160 cm) —conforme lo recoge la necropsia— generan una asimetría relevante en el campo visual del conductor.

Lógicamente la altura del vehículo hace que las zonas próximas al lateral derecho del parabrisas constituyan un punto crítico en plano de visión, más aún cuando en el costado derecho del panorámico se observan avisos y rótulos adheridos que reducen el ángulo útil de observación lateral precisamente hacia el sector del que provenía el peatón. Tales avisos, visibles en las fotografías, reducen la capacidad del conductor de advertir peatones de baja estatura que ingresan al cruce desde el andén derecho, máxime en la fase de giro, cuando la trayectoria del vehículo altera su línea visual frontal.

La posición final registrada en las fotografías —corroborada por el croquis— exhibe una aproximación marcada hacia el andén derecho, al punto de que, reconstruyendo la trayectoria necesaria para que el vehículo quedara situado de esa forma, es razonable concluir que la llanta delantera derecha estuvo muy próxima a rozar el borde del andén, reduciendo dramáticamente el margen de circulación del peatón que avanzaba por él.

Este acercamiento excesivo da cuenta de un giro abierto, no ejecutado desde el carril izquierdo —como lo ordena el Código Nacional de Tránsito (art. 70)— sino desde el carril derecho, elemento central para comprender la ruptura de expectativas generadas entre el peatón y el conductor.

Y es que, atendiendo a la aproximación de la buseta por el carril derecho, la víctima podía razonablemente inferir que el vehículo seguiría su marcha por la carrera 24, ya que esa es la conducta esperada de quien transita por dicho carril. La trayectoria recta del carril derecho no anticipa un giro a la izquierda; por el contrario, en la lógica de la circulación, el giro se ejecuta desde el carril izquierdo.

En ese contexto, el peatón confió legítimamente en que la buseta mantendría su línea recta y que él, como usuario, contaba además con prelación de paso en la intersección, principio que rige en situaciones de cruce peatonal en las que no existe semaforización ni demarcación que disponga lo contrario, véase como lo indica la normativa²¹ “*Los conductores de vehículos motorizados deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, dándoles prelación en la vía...*”

A ello se suma que no se acreditó en el proceso que el conductor hubiese anunciado el giro mediante luces direccionales u otro mecanismo de advertencia, circunstancia que habría permitido al peatón anticipar la maniobra e inhibir su avance, reforzando que el giro, desde la perspectiva del peatón, no era previsible y no podía exigírsele una conducta distinta a la que adoptó.

En contraste, para el conductor la ejecución del giro no solo implicaba invadir un área de cruce peatonal, sino hacerlo desde un carril que no es el destinado a tal maniobra, y

²¹ Ley 769 de 2002. Art. 63

además con mermas objetivas de visibilidad generadas por los avisos en el parabrisas y por la considerable altura del vehículo respecto del peatón.

Tales condiciones imponían un deber reforzado de precaución, traducido en reducir la velocidad, anticipar el carril correcto para girar, verificar exhaustivamente la inexistencia de peatones en la boca-calle y mantener una distancia lateral suficiente frente al andén. Ninguna de estas exigencias se cumplió; por el contrario, las imágenes muestran una aproximación peligrosa al andén y una ejecución deficiente del giro, que resultó incompatible con la confianza legítima del peatón y con el estándar de cuidado esperado de un conductor de transporte público.

Así, el análisis del conjunto probatorio permite concluir que el peatón actuó conforme a un patrón de comportamiento previsible y razonable, basado en la trayectoria recta del vehículo y la ausencia de señales de giro, mientras que el conductor, al girar desde el carril derecho, con visibilidad disminuida y aproximándose en exceso al andén, fue quien creó la situación de riesgo que finalmente se materializó.

Ahora bien, aunque el artículo 59 del Código Nacional de Tránsito dispone que ciertos peatones —entre ellos los adultos mayores— *“deberán ser acompañados al cruzar las vías por personas mayores de dieciséis años”*, dicha previsión no es de naturaleza sancionatoria ni configura un deber jurídico cuyo incumplimiento pueda trasladarse automáticamente a la víctima como factor de imputación negativa.

Así lo precisó la Corte Constitucional²², al sostener que el precepto no establece una conducta reprochable ni impone sanción alguna, sino que constituye una regla de cultura ciudadana, orientada a promover el principio de solidaridad frente a sujetos en condición de especial protección. Señaló expresamente que la norma no restringe el derecho a circular de estas personas por el solo hecho de ir sin acompañante, y que su finalidad es reforzar el deber colectivo de amparo, mas no imponer una carga impeditiva ni trasladar consecuencias adversas al peatón en caso de siniestro.

Bajo esta óptica, contrario a lo sostenido por la parte demandada, el hecho de que el señor *Pedro* —adulto mayor— se desplazara sin acompañante no puede erigirse en una causa que rompa el nexo causal ni en un comportamiento culposo suyo. La disposición, interpretada conforme al precedente constitucional, no lo obligaba jurídicamente a estar acompañado, ni transforma su autonomía personal en una infracción, ni mucho menos permite presumir que tal circunstancia hubiera contribuido de forma determinante al desenlace del accidente.

Más aún, a la luz del acervo probatorio íntegro, esta Sala advierte que aun si hipotéticamente hubiera estado acompañado, no existe elemento alguno que permita inferir que ello habría evitado el siniestro.

Ninguna prueba indica que un tercero hubiera podido anticipar o neutralizar la maniobra irregular del conductor, ni que la simple presencia de otra persona hubiese modificado las condiciones materiales del accidente. Se trata, por tanto, de una especulación que no encuentra soporte en el expediente.

Todo ello conduce a descartar con firmeza la incidencia causal atribuida al peatón, pues no se acreditó que su comportamiento hubiese contribuido al resultado.

²² Sentencia C 177 de 2016

La conducta que generó el riesgo y produjo el desenlace fue la del conductor del vehículo automotor, quien ejecutó el giro sin observar el deber objetivo de cuidado, aproximándose peligrosamente al andén, invadiendo la zona de cruce, sin anticipar el carril de giro adecuado y sin anunciar la maniobra, frente a ello, el peatón actuó dentro de los márgenes de razonabilidad que la situación permitía.

En consecuencia, se impone concluir que no hubo aporte causal concurrente por parte de la víctima. Por el contrario, el análisis integral demuestra que la causa eficiente del accidente recae exclusivamente en el comportamiento del conductor del vehículo.

Ello obliga a confirmar la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual en cabeza de *TRANSPORTE S.A.*, pero también a modificar la sentencia en el sentido de eliminar la reducción del 30 % aplicada en primera instancia, por no estar demostrada la concurrencia de causas, de ahí que el daño debe imputarse íntegramente al demandado, en los términos de la responsabilidad que la prueba ha permitido estructurar.

3.3 De la determinación y tasación de los perjuicios reclamados

AXA Colpatria Seguros S.A. formuló objeciones encaminadas a negar el reconocimiento de los perjuicios morales por falta de acreditación de intensidad y extensión del dolor, con apoyo en la carga probatoria del artículo 167 del CGP.

Por otro lado, **SBS Seguros Colombia S.A.** SBS y **Transporte S.A.** solicitaron denegar el daño a la vida de relación por ausencia de prueba específica a frente a cada demandante en torno a la alteración de sus condiciones de existencia, cuestionando la proporcionalidad de las sumas fijadas sin justificación objetiva.

3.3.1 De los perjuicios inmateriales

Para resolver lo que en este acápite corresponde, se memora que los perjuicios inmateriales se componen por el daño moral y los perjuicios a la vida de relación, por lo que la Sala de Decisión abordará el primero de ellos de cara a los argumentos de alzada irrogados por las partes y de manera subsiguiente, analizará lo relativo a la segunda categoría anunciada.

3.3.1.1 Del daño moral

En primera medida, valga recordar el criterio edificado por la Corte Suprema de Justicia en lo pertinente:

“...Tratándose de perjuicios morales, las máximas de la experiencia, el sentido común y las presunciones simples o judiciales que brotan las más de las veces de la situación de hecho que muestra el caso sometido a consideración del juez serán suficientes a los efectos perseguidos. Es sabido que no hay prueba certera que permita medir el dolor o la pena, ni menos cuando han pasado años desde el acaecimiento del evento dañoso. De tal modo que, ante la imposibilidad de una prueba directa y de precisar con certidumbre absoluta si existe o no y en qué grado el dolor, congoja, pánico, padecimiento, humillación, ultraje y en fin, el menoscabo espiritual de los derechos

inherentes a la persona de la víctima, como consecuencia del hecho lesivo, opta válidamente el juez por atender a esas particularidades del caso e inferir no sólo la causación del perjuicio sino su gravedad. Es que el daño moral se manifiesta in re ipsa, es decir, por las circunstancias del hecho y la condición del afectado.» (...)²³.

Ahora menester resulta precisar, que como bien lo ha desarrollado la jurisprudencia, toda indemnización que se reclame ante la jurisdicción exigen la comprobación del perjuicio generador de la compensación, lo que incluye a lo daños morales, comprendidos como la tristeza, la congoja, angustia y dolor sufridos por las víctimas y por quienes integren su núcleo familiar, así, una vez comprobados los presupuestos que integran la responsabilidad civil, como ocurrió en este caso, le compete al Juez cuantificar la suma correspondiente a cada una de las tipologías que la parte demandante haya acreditado.

Sin embargo, también lo ha referido la Corte Suprema de Justicia²⁴:

*“...Para tal efecto, la regla establecida por el artículo 16 de la Ley 446 de 1998, dispone que “(...) la valoración de daños irrogados a las personas y a las cosas, atenderá los principios de **reparación integral y equidad** y observará los criterios técnicos actuariales (...)” (se resalta). Lo anterior supone, de un lado, el deber jurídico de resarcir todos los daños ocasionados a la persona o bienes de la víctima, al punto de regresarla a una situación idéntica o parecida al momento anterior a la ocurrencia del hecho lesivo; y de otro, la limitación de no excederse en tal reconocimiento pecuniario, porque la indemnización no constituye fuente de enriquecimiento.*

*No obstante, la obligación de reparación integral del daño exige, como presupuesto habilitante, la demostración de los perjuicios, por cuanto los mismos no se aprecian inequívocos per sé. Ya bien lo dijo esta Corte en los albores del siglo XX, al afirmar que “(...) la existencia de perjuicios no se presume en ningún caso; [pues] no hay disposición legal que establezca tal presunción (...)”²⁵. **Sin embargo, tratándose de perjuicios inmateriales, se presume, por tanto, su indemnización es oficiosa por virtud del principio de reparación integral; por supuesto, se itera, ayudado de los elementos de convicción que obren en el juicio, atendiendo la naturaleza del derecho afectado y la prudencia racional del juez...**”*

Frente a su estimación, valga señalar que la Corte Suprema de Justicia no ha establecido una tarifa para tasar el valor por daño moral, por lo que le corresponde al fallador, evaluar el monto mediando una ponderación del entorno fáctico de la demanda, la situación de la víctima y los perjudicados, la intensidad de la lesión entre otros elementos incidentales.

Sin embargo, mediante reciente providencia (SC072-2025) la H. Corporación de cierre trazó algunos derroteros que permiten la concreción de las reparaciones. Señaló en el precedente:

²³ CSJ Civil sentencia de 6 de mayo de 2016, exp. 2004-00032-01.

²⁴ SC5686-2018

²⁵ CSJ SC. Sentencia de 19 de junio de 1925 (G.J. T. XXXII, pág. 374).

“...En lo que avanza de la centuria, período objeto de análisis para fines de concreción, la Corte ha reconocido como reparación del daño moral sumas dinerarias que han oscilado entre \$10.000.000 y \$72.000.000. (...) El 20 de enero de 2009 se resarcó con \$40.000.000 el demérito moral producido por una deformidad facial y perturbación permanente de la locomoción (rad. n.º 1993-00215-01). Igual suma se empleó para fijar la compensación, tanto por el padecimiento que experimentó una persona con quemaduras en un 60% de cuerpo antes de fallecer, como de su hija menor de edad por la pérdida de su ascendiente (SC, 9 jul. 2010, rad. n.º 1999-02191-01). Dos años más tarde se reparó a la esposa e hijo, por el deceso de su familiar, con \$55.000.000, en sentencia del 9 de julio de 2012 (rad. n.º 2002-00101-01). A lo mismo se accedió, por una hipótesis equivalente, en la anualidad siguiente (SC, 8 ag. 2013, rad. n.º 2001-01402-01) (...) A la finalización de este período se emitieron las sentencias SC13925-2016 y SC15996-2016, que fijaron, para remediar la afectación moral fruto de la pérdida de un familiar, una condena por \$60.000.000. Adicionalmente, frente al daño cerebral grave e irreversible de un niño, se señaló como indemnización la suma de \$50.000.000 (SC16690-2016) (...) Con el advenimiento del año 2019, se determinó que, para desagraviar a la cónyuge de una persona fallecida, era procedente imponer el pago de \$60.000.000 (SC665-2019).

(II) Este recuento desvela importantes trazas en el pensamiento de esta Corporación, que vale la pena remarcar para infundir la labor de toda la jurisdicción.

a) Las condenas por daño moral deben guardar coherencia, tanto en el tiempo como frente a los supuestos de hecho, de suerte que las providencias judiciales sean respetuosas del principio de igualdad, que reclama que a situaciones similares se den respuesta equivalentes, y de la seguridad jurídica, expresada en el respeto al precedente horizontal.

De allí que, lo señalado por la Corte en el veredicto del 26 de junio de 2003, fuera seguido en el proveído del 15 de octubre de 2004. Lo mismo se hizo en los años 2009 y 2010, donde se impusieron condenas por valores similares. Entre el 2012 y el 2016 se fijó un guarismo uniforme, que sirvió para todas las sentencias proferidas hasta el 2021.

b) La pauta indemnizatoria debe reajustarse de tanto en tanto, por razones de equidad, cuando se advierta una reducción sensible de la capacidad compensatoria de la condena.

Así, en el año 2009, y después de cinco anualidades, se pasó de \$15.000.000 a \$40.000.000 (SC de 20 en. 2009); a su vez, en el año 2016, transcurridas cuatro años, se incrementó a \$60.000.000 (SC13925-2016 y SC15996-2016), el cual se mantuvo hasta el año 2021 (SC3728-2021, SC3919-2021 y SC4703-2021), data en la que se emitieron las últimas providencias sobre la materia.

c) El daño moral por el deceso de una persona y por las afectaciones corporales o mentales graves, se considera el más penoso, siendo indemnizado con las mayores cuantías (SC de 20 en. 2009, SC de 9 sep. 2010, SC de 9 jul. 2012, SC de 8 ag. 2013, SC13925-2016, SC15996-2016, SC16690-2016, SC9193-2017, SC665-2019, SC562-2020, SC3728-2021, SC3919-2021 y SC4703-2021).

d) Este valor ha servido para tasar las condenas por otros daños morales. De tal suerte, en los eventos de pérdida parcial de un sentido, como la visión, se ha condenado a una cifra cercana al 60% de aquélla (SC21828-2017); a su vez, en materia de deformidades faciales, la proporción utilizada fue del 50% de la misma (SC780-2020).

e) El parentesco ha servido para definir el monto dinerario de la indemnización, considerando la línea y el grado en que se encuentra el reclamante respecto a la persona afectada en su salud...”

Estableciendo como derrotero para tasar la compensación económica del daño moral, (frente al fallecimiento de familiar – asunto que atañe la atención de este Tribunal) el siguiente:

Hecho originador del daño moral	Víctima	Porcentaje indicativo empleado en comparación con el máximo parámetro indemnizatorio
Fallecimiento de familiar	Padres de la persona fallecida	100%
	Hijos de la persona fallecida	100%
	Cónyuge o compañero(a) permanente de la persona fallecida	100%
	Nietos de la persona fallecida	70%
	Hermanos de la persona fallecida	50%

Pues bien, para el Tribunal, en lo que atañe a los demandantes, la afectación no tiene discusión, pues resulta indudable la aflicción de los señores *Ingrid, Sergio y Jenifer*, - los dos primeros hijos de la víctima y la tercera como su nieta -. Su existencia e intensidad pueden inferirse a partir de las máximas de experiencia, el sentido común y las presunciones que emergen de los hechos del caso, dado que no existe prueba directa ni métrica exacta del dolor; por ello, el daño moral se manifiesta cuando el supuesto fáctico —la muerte de un familiar cercano— está demostrado.

Para este caso concreto, la procedencia y el grado de intensidad de los perjuicios morales a favor de *Ingrid, Sergio y Jenifer* se afianzan no solo en la presunción que ampara el duelo por la muerte de un ascendiente en primer grado (padre) y de un abuelo, sino también en circunstancias objetivas del siniestro que permiten al juez inferir —con apoyo en la experiencia y la prudencia racional— la gravedad del padecimiento.

En primer lugar, la relación filial entre *Ingrid y Sergio* con el señor *Pedro* sitúa su dolor en el máximo umbral de afectación que reconoce la jurisprudencia para los daños morales derivados del deceso de un familiar directo; se trata de un vínculo primario de la vida afectiva, que por sí mismo permite presumir un sufrimiento intenso y prolongado.

En el caso de *Jenifer*, su condición de nieta la coloca también dentro del núcleo familiar inmediato en el que la Corte ha admitido la presunción del duelo por la pérdida del abuelo, dada la cercanía generacional que, pese a no equivaler en línea directa al lazo filial, sí comporta una fuente natural de apoyo, referencia y afecto en el desarrollo vital.

Esa cercanía se ve reforzada por la dinámica familiar acreditada en el proceso suficiente, en conjunto, para inferir la existencia del menoscabo moral y su entidad.

Por otro lado, las circunstancias del fallecimiento agravan el impacto emocional. No se trata de una muerte esperada o previsible, sino de un evento súbito y traumático en vía

pública. Esa configuración es, por regla de experiencia, más hiriente para los allegados y acentúa la congoja y el desconsuelo propios del duelo.

En tercer lugar, la temporalidad y modo de ocurrencia agregan elementos que el juez puede valorar al graduar la intensidad. La secuencia del infortunio muestra una evolución rápida hacia un desenlace fatal, sin que mediara oportunidad de acompañamiento o preparación emocional de los familiares; esa inmediatez suele potenciar el sufrimiento, porque el núcleo cercano no alcanza a procesar el tránsito entre el accidente y la muerte, afrontando de manera súbita la pérdida irreversible.

Por todo lo expuesto, esta Sala concluye que la indemnización reconocida en favor de los demandantes no solo resulta procedente, sino plenamente ajustada a los principios de equidad, reparación integral y justicia material que rigen la responsabilidad civil extracontractual.

No obstante, la decisión debe ser modificada, pues —como quedó demostrado en el análisis precedente— no se verificó concurrencia de causas, razón por la cual no es jurídicamente admisible mantener la reducción del 30% aplicada por el a quo.

En consecuencia, las condenas fijadas en primera instancia, que corresponden al 70% del monto indemnizatorio total, deben ser ajustadas mediante la adición del 30% restante hasta alcanzar el 100% debido.

Para ello, se emplea la siguiente fórmula aritmética:

Monto final = Monto reconocido en primera instancia ÷ 0,70 (pues el valor reconocido equivale al 70% del total). Aplicando esta operación a cada uno de los demandantes, se obtiene lo siguiente:

Perjuicios morales – Monto total actualizado (100%)

1. Ingrid

Valor reconocido por el a quo (70%): **\$31.500.000**

Cálculo del 100%:

$$31.500.000 \div 0.70 = 45.000.000$$

Total: \$45.000.000

2. Sergio

Valor reconocido por el a quo (70%): **\$31.500.000**

Cálculo del 100%:

$$31.500.000 \div 0.70 = 45.000.000$$

Total: \$45.000.000

3. Jenifer

Valor reconocido por el a quo (70%): **\$24.500.000**

Cálculo del 100%:

$$24.500.000 \div 0.70 = 35.000.000$$

Total: \$35.000.000

Así las cosas, y atendiendo a que no hubo aporte causal atribuible a la víctima que justifique la reducción aplicada por la juez de primer grado, se modificará la condena en el sentido de reconocer la totalidad de los perjuicios morales fijados, como se deja expuesto.

3.3.1.2 Del daño a la vida de relación

Frente a esta modalidad de daño extrapatrimonial ha referido la Corte Suprema de Justicia²⁶ que se ha “*definido como la afectación a la «vida exterior, a la intimidad, a las relaciones interpersonales» producto de las secuelas que las lesiones dejaron en las condiciones de existencia de la víctima (...) Esa clase de perjuicio, tiene dicho la jurisprudencia, es de stirpe extrapatrimonial por referirse a la alteración de las condiciones de existencia al no poder seguir disfrutando de los placeres de la vida o realizando las funciones vitales y se concreta «(...) sobre intereses, derechos o bienes cuya apreciación es inasible, porque no es posible realizar una tasación que repare en términos absolutos su intensidad», tiene su reflejo en el ámbito «(...) externo del individuo (...)», en los «(...) impedimentos, exigencias, dificultades, privaciones, vicisitudes, limitaciones o alteraciones temporales o definitivas» que debe soportar la víctima en el desempeño de su entorno «(...) personal, familiar o social».*

De igual manera indicó que “La valoración de esta clase de perjuicio por ser inmaterial o extrapatrimonial se ha confiado al discreto arbitrio de los falladores judiciales, sin embargo, ello no “equivale a abrirle paso a antojadizas intuiciones pergeñadas a la carrera para sustentar condenas excesivas, sino que a dichos funcionarios les impone el deber de actuar con prudencia, evitando en primer lugar servirse de pautas apriorísticas (...)”²⁷

“Por ello, para su cuantificación deben apreciarse las particularidades especiales de cada caso, pues son ellas las que permiten a la jurisprudencia adaptar los criterios objetivos a las situaciones concretas de esa realidad; y en tal sentido, se hace necesario tener en cuenta las condiciones personales de la víctima, apreciadas según los usos sociales, la intensidad de la lesión, la duración del perjuicio, entre otras situaciones que el juez logre advertir para la determinación equitativa del monto del resarcimiento” Y en reciente providencia²⁸ agregó “El daño a la vida de relación, también conocido como daño al agrado -o a la amenidad-, es el ocasionado por la imposibilidad en que queda la víctima de disfrutar o realizar las actividades de recreo, disfrute o sosiego, e incluso las normales o esenciales de la vida -como comer, beber, levantarse, acostarse,

²⁶ STC17252-2019

²⁷ CSJ Civil sentencia de 25 de noviembre de 1992, exp. 3382.

²⁸ SC072-2025

caminar, controlar esfínteres, realizar labores domésticas, manejar dispositivos, etc.-, fruto del hecho contrario a derecho.

Asevera la doctrina que este daño «se manifiesta sobre la privación de amenidad que podría resultar para la víctima en el ejercicio de una actividad específica (deportes o artes, por ejemplo), se incluye también de una manera mucho más amplia, la privación de las comodidades de una vida normal. Sin duda, hubo más que un simple cambio en la definición, de la frustración de los placeres particulares de la vida a la disminución del placer de vivir»²⁹.

Conforme lo ha señalado de manera constante la Corte Suprema de Justicia, el daño a la vida de relación es un perjuicio extrapatrimonial que incide en la esfera externa del individuo y se configura por las limitaciones, privaciones, exigencias o alteraciones — temporales o definitivas— que impactan su desenvolvimiento personal, familiar o social y su capacidad para disfrutar de las amenidades y recreos de la vida.

Por tratarse de un daño inmaterial, su valoración se confía al prudente arbitrio del juez y exige considerar las particularidades del caso, la intensidad y la duración de la afectación. De allí que no se presuma por el mero grado de parentesco, pues requiere prueba específica de una alteración objetiva de las condiciones de existencia del reclamante —distinta del sufrimiento o congoja que se reparan por la vía del daño moral—.

A la luz de dicho estándar, la Sala revocará el reconocimiento efectuado en la primera instancia por las razones que pasan a exponerse:

De las declaraciones de parte y los testimonios rendidos se demostró que, al momento del accidente, ninguno de los demandantes convivía con el señor *Pedro*:

- *Sergio* residía en Estados Unidos desde hacía aproximadamente veinte (20) años, con visitas presenciales una o dos veces al año y comunicación telefónica frecuente (al menos dos veces por semana).
- *Ingrid* vivía en Buenaventura (y antes también en Estados Unidos), con visitas cada tres (3) meses y en fechas especiales.
- *Jenifer* siempre residió con su madre, luego se desplazaba a la ciudad a visitar al señor *Pedro* en igualdad de condiciones que su progenitora.

Este panorama acredita un lazo afectivo reconocido —ya resarcido por concepto de daño moral—, pero no una cotidianidad compartida que permita deducir, sin más, una modificación externa y verificable del modo de vivir de los actores a raíz del deceso. El daño a la vida de relación no es conmutable con el dolor del duelo ni emerge automáticamente del parentesco cercano.

²⁹ BRUN Philippe, *Responsabilidad Civil Extracontractual*, Instituto Pacífico, Perú, 2015, p. 219.

No se acreditó que el señor *Pedro* contribuyera económicamente al sostenimiento de sus hijos *Sergio* y *Ingrid*, ni a su nieta *Jenifer*. Por el contrario, de las declaraciones se desprende que el occiso apoyaba económicamente a su hermana Mariela, con quien convivía al momento del siniestro. Este elemento desvanece la hipótesis de un cambio estructural en las condiciones de existencia de los demandantes por pérdida de sustento económico, indicador objetivo que, si bien no es requisito imprescindible, sí coadyuva a probar la alteración externa exigida de cara a esta modalidad de perjuicio.

Tampoco obran pruebas de mutaciones relevantes en los intereses, la socialización, las actividades de recreo o los placeres de la vida de los actores que sean atribuibles al siniestro y que excedan el dolor resarcido moralmente:

- *Jenifer* prosiguió con sus estudios y su madre con sus actividades comerciales.
- El retorno de *Ingrid* y *Sergio* a Manizales no obedeció a la pérdida, sino a condiciones laborales propias; en el caso de *Sergio*, se acreditó que su regreso obedeció a un conflicto laboral con la empresa para la cual trabajaba en Estados Unidos, no al fallecimiento del padre, mientras que *Ingrid* retornó atendiendo a las dificultades de índole comercial en el municipio de Buenaventura.

De hecho, de las evidencias adosadas con la demanda se desprende que los actores comparecieron a una sola valoración terapéutica con psicología en 2023, en la que se identificó el tratamiento para el duelo; empero, no existe constancia de seguimiento clínico posterior ni de persistencia en el proceso terapéutico. Los propios declarantes admitieron haber asistido solo una vez al profesional.

Tales circunstancias —por sí solas— no acreditan un cambio medular en las condiciones de existencia ni un deterioro objetivo y persistente de la esfera externa de los demandantes susceptible de indemnización bajo el rótulo de vida de relación.

Así las cosas, el acervo probatorio da cuenta de un duelo, pero no de una lesión externa a la vida de relación con entidad y permanencia resarcibles, no se probó una modificación cualificada del proyecto de vida o del desempeño social de *Ingrid*, *Sergio* o *Jenifer* que habilite este específico resarcimiento.

En consecuencia, la Sala revocará el reconocimiento del daño a la vida de relación efectuado en la primera instancia.

3.4 Sobre la coexistencia de las Pólizas Nro. 1000482 y Nro.1215715

Dispone el artículo 1092 del Código de Comercio que “...*En el caso de pluralidad o de coexistencia de seguros, los aseguradores deberán soportar la indemnización debida al asegurado en proporción a la cuantía de sus respectivos contratos, siempre que el asegurado haya actuado de buena fe. La mala fe en la contratación de éstos produce nulidad...*” más adelante el artículo 1094 condiciona “*Hay pluralidad o coexistencia de seguros cuando éstos reúnan las condiciones siguientes:*

1) *Diversidad de aseguradores*; 2) *Identidad de asegurado*; 3) *Identidad de interés asegurado*, y 4) *Identidad de riesgo*...”

Axa Colpatria sostiene que el fallo aplicó de manera equivocada la figura de coexistencia de seguros, pues —a su juicio— la primera póliza que debe afectarse es la de responsabilidad civil extracontractual emitida por SBS Seguros Colombia S.A., al tratarse del seguro obligatorio para la operación del vehículo afiliado a la empresa transportadora. Añade que, conforme a los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio y a la normativa propia del sector transporte, el esquema de aseguramiento impone que el amparo básico de RCE contratado por la transportadora sea atendido en forma prioritaria.

En ese orden, la Sala procede en primer lugar a examinar las características de ambos contratos de seguro así:

SBS Seguros Colombia S.A. – Póliza de RCE Transporte de pasajeros No. 1000482 (riesgo 180, vehículo WDL037): *Tomador: Transporte S.A.*; *Asegurado:* (aparece también Leasing Corficolombiana C.F.C.); *beneficiario:* terceros. Cubre RCE por operación del bus/buseta WDL037, con límites en SMMLV y deducible 10%.

Condiciones Generales SBS – Prevé el amparo de Responsabilidad Civil Extracontractual derivado de la operación del vehículo asegurado, con límites diferenciados en SMMLV para daños a bienes, muerte o lesión de una o varias personas. Define expresamente el vehículo de servicio público (bus/buseta/microbús) como tipo de riesgo cubierto, pues el contrato está diseñado para la actividad transportadora de pasajeros. Incluye la obligación del asegurado de informar la existencia de otros seguros sobre el mismo riesgo (cláusula 8.4.1), así como el reconocimiento de que los amparos pueden operar en capas (primaria y exceso) dentro de la misma compañía. Las exclusiones del amparo de RCE no descartan la circulación en servicio público de transporte de personas, e incluye la muerte o lesiones a una persona.

AXA Colpatria Seguros S.A. – Programa colectivo Banco de Occidente (póliza No. 1215715) *Tomador:* Banco de Occidente S.A.; *Asegurado:* Banco de Occidente S.A. (y, conforme a la estructura del programa colectivo, los locatarios/deudores vinculados al vehículo financiado o en leasing); *beneficiario:* terceros afectados. Ampara la Responsabilidad Civil Extracontractual derivada de la operación del bus/buseta WDL037 —identificado en la carátula como CHEVROLET NPR [4] 700P MINIBUSET MT, servicio público—, con un límite asegurado único de \$3.000.000.000 para daños a bienes, muerte o lesión de una o varias personas, y sujeto a un deducible del 10% con mínimo de 2 SMMLV.

Se advierte que según certificación aportada al plenario por AXA Colpatria Seguros S.A (24-jun-2024) aclaró que, aunque el Banco de Occidente figura como tomador/asegurado en la póliza colectiva, el documento base de negociación incluye como “asegurados” a los deudores/clientes/locatarios de vehículos livianos de uso

público y particular, taxis y flotas, e igualmente vehículos de uso comercial y utilitario, financiados o en leasing del Banco.

Condiciones Generales AXA “Vehículos Pesados – P-380³⁰ (mayo 2021)”: Prevé el amparo de Responsabilidad Civil Extracontractual con límite único, define expresamente bus/buseta como tipo de vehículo cubierto y contiene la cláusula de coexistencia (3.9) en términos de prorrata cuando se cubre el mismo riesgo. Las exclusiones del amparo de RCE no excluyen la circulación de transporte público de personas.

Aplicación de los cuatro requisitos del art. 1094 C. de Co. Encuentra el Tribunal:

(i) Diversidad de aseguradores: Se verifica SBS Seguros y AXA Colpatria son aseguradores distintos.

(ii) Identidad de asegurado

- SBS: La póliza identifica a *Transporte S.A.* como asegurado respecto del vehículo WDL037.
- AXA: La respuesta de AXA (24-jun-2024) precisa que, en la póliza colectiva del Banco de Occidente, además del tomador/asegurado Banco de Occidente, son asegurados los locatarios de los vehículos financiados o en leasing, incluidos vehículos livianos de uso público y vehículos de uso comercial. Como consta en el plenario *Transporte S.A.* era locataria del WDL037, luego queda comprendida como asegurada.
-

En otras palabras, para este siniestro el asegurado es el mismo sujeto (*Transporte S.A.*) en ambos contratos (SBS y AXA).

Se cumple la identidad.

(iii) Identidad de interés asegurado: El interés perseguido por ambos contratos es proteger el patrimonio del asegurado (*Transporte S.A.*) frente a la Responsabilidad Civil Extracontractual por la operación del vehículo (WDL037) que causa daños a terceros no transportados (peatones).

Se cumple la identidad del interés.

(iv) Identidad de riesgo

- SBS 1000482 cubre RCE por la operación del bus/buseta WDL037.
- AXA P-380 es el clausulado específico para vehículos pesados, que incluye buses/busetas y ampara la RCE por accidente de tránsito del vehículo descrito en la carátula. No hay exclusión del riesgo por tratarse de transporte público de personas dentro del amparo de RCE.

Se cumple la identidad de riesgo.

³⁰ <https://www.axacolpatria.co/documents/42201273/87551403/P380-Mayo-2021.pdf/f7419ded-06ec-411d-c0a3-1b5b5e3d6c4f?t=166984235157>

- SBS: vigencia 01/11/2021 – 01/11/2022 (incluye el 12/01/2022).
- AXA: vigencia 01/12/2021 – 01/12/2022 (incluye el 12/01/2022).

En consecuencia, se satisfacen las cuatro identidades previstas en el artículo 1094 Código de Comercio (diversidad de aseguradores, identidad de asegurado, interés y riesgo), por lo que se configura la coexistencia de seguros.

Ahora bien, la Sala no acoge el argumento de AXA Colpatria según el cual los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, junto con la normativa propia del sector transporte, impedirían la aplicación del régimen de coexistencia.

En efecto, dichas disposiciones únicamente regulan la obligación del transportador de contar con una póliza de responsabilidad civil para la operación del vehículo, exigencia que en este caso se cumplió, pero no establecen prioridad alguna entre pólizas coexistentes, ni consagran la regla de que el seguro tomado por la empresa transportadora deba ejecutarse de manera exclusiva o preferente frente a otros contratos válidamente celebrados.

Por el contrario, el artículo 1092 del Código de Comercio prevé que la coexistencia es plenamente admisible siempre que no medie mala fe del tomador³¹, circunstancia que no fue demostrada en el expediente.

Aunado a lo anterior, cabe precisar que la propia estructura contractual de las pólizas involucradas confirma la procedencia de la coexistencia. En efecto, el clausulado de AXA incorpora en su numeral 3.9 una regla expresa de coexistencia de seguros, según la cual, cuando dos o más pólizas cubren el mismo riesgo, los aseguradores deben soportar la indemnización en proporción a la cuantía de sus respectivos contratos. Por su parte, el clausulado de SBS también reconoce la eventual existencia de otros seguros sobre el mismo riesgo, imponiendo al asegurado el deber de informar tal circunstancia, sin que ello implique subordinación o prelación alguna entre pólizas.

Ninguno de los contratos contiene una estipulación que establezca jerarquías, exclusiones recíprocas o una supuesta prevalencia de la póliza de la empresa transportadora. Lejos de ello, ambos contratos asumen como válida la concurrencia, lo que coincide plenamente con el régimen del artículo 1094 del Código de Comercio y desvirtúa las conclusiones planteadas por AXA Colpatria, en su punto de apelación.

3.5 Sobre la deducción del valor pagado por el SOAT

³¹ Indicó la Corte Suprema de Justicia- Rad. 11001-31-03-022-1998-15344-01 “La coexistencia de seguros en modo alguno puede ser considerada como indicio de la voluntad de defraudar, ni mucho menos de la causa del fuego que consumió la bodega, pues con esta última no tiene relación material de causalidad; y con la primera, hay que memorar que las consecuencias sancionatorias que prevé el artículo 1093 cuando un mismo asegurado toma varias pólizas con diversas aseguradoras para amparar el mismo riesgo e interés, no se imponen de manera objetiva sino que requieren de la prueba de la mala fe, la cual el Tribunal tuvo por no demostrada...”

Enseguida, aborda la Sala el reparo formulado por las demandadas **SBS Seguros Colombia S.A.** y **Transporte S.A** relativo a la deducción del valor pagado por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito —SOAT—, cuestión planteada como pretensión subsidiaria de ambas apelaciones y que exige precisar el alcance jurídico de dicha cobertura frente a la indemnización plena reconocida en sede de responsabilidad civil.

Frente al particular, no solo el precedente citado por la Juez de conocimiento (STC1332-2024) abarca dicha discusión, también, en otras decisiones se pronunció la H. Corte Suprema de Justicia.

Lo referenció mediante sentencia SC780-2020 al advertir “Con relación a la excepción de compensatio lucri cum damno, por no haber demostrado los demandantes las cantidades por concepto de “gastos médicos e incapacidades otorgadas a cargo del Soat o del Sistema General de Seguridad Social”, no hay lugar a reducir la indemnización porque las prestaciones derivadas de los distintos regímenes no son excluyentes, pues emanan de títulos distintos y no cumplen la misma función.³²

El seguro de responsabilidad civil tiene carácter indemnizatorio y depende de la demostración de todos los elementos de este tipo de responsabilidad. El seguro obligatorio por accidentes de tránsito y las prestaciones a cargo del Sistema de Seguridad Social cumplen una función distinta, y no dependen de que se demuestren los elementos de la responsabilidad. No hay, por tanto, ninguna razón jurídica para prohibir la acumulación de esas prestaciones, ni puede decirse que ellas constituyan un “lucro” que deba restarse de la indemnización de perjuicios a la que tienen derecho los demandantes...”

Esta particular diferenciación también fue abordada por la Corte Constitucional mediante sentencia C 470 de 2023, en la que enseñó:

(...) El contrato de seguro hace parte de la actividad aseguradora y por tanto su regulación corresponde al amplio margen de configuración del Legislador. En este sentido, de conformidad con lo previsto en el Código de Comercio, es un contrato de naturaleza privada, bilateral, oneroso, aleatorio y de ejecución sucesiva, para amparar daños físicos o daños materiales; cuyos elementos esenciales son el interés asegurable, el riesgo asegurable, la prima o precio del seguro y la obligación condicional del asegurador. En este tipo de contratos intervienen dos grupos de personas a) las partes contratantes, que son las obligadas por el contrato (asegurador y tomador) y b) las personas interesadas en sus efectos económicos (asegurado y beneficiario)...”

En torno al SOAT señaló “En este sentido, la Sentencia C-395 de 2022 al analizar la caracterización general del SOAT y sus elementos, precisó que el propietario del vehículo es el tomador de este seguro y las personas aseguradas son las víctimas de los accidentes de tránsito.^[73] En ese orden, el SOAT hace parte de la actividad aseguradora pese a que su naturaleza jurídica es la de un contrato de seguro, tiene una

³² SC del 9 de julio de 2012. Ref.: 11001-3103-006-2002-00101-01.

particularidad y es su carácter obligatorio, pues para que los vehículos automotores puedan transitar en el territorio nacional, deben estar amparados con un seguro obligatorio vigente, a fin de cubrir, entre otros riesgos, los daños físicos que se puedan ocasionar a las víctimas de un accidente de tránsito (personas aseguradas), los gastos que se deban sufragar por su atención médica y la incapacidad permanente surgida de los mismos. Esta obligación corresponde exclusivamente al propietario del vehículo, por lo que es la persona llamada a asegurar los riesgos que pueda generar a terceros, por ejercer una actividad peligrosa, como conducir un vehículo automotor...”

Y frente al seguro de daños indicó “Según el artículo 1083 del Código de Comercio, tiene interés asegurable a quien su patrimonio pueda resultar afectado directa o indirectamente, por la realización de un riesgo. De manera que, es asegurable todo interés que, además de lícito, sea susceptible de estimación en dinero. En este orden de ideas, el artículo 1110 del mencionado Código prevé que en materia de seguros de daños la indemnización será pagadera en dinero, o mediante reposición, reparación o reconstrucción de la cosa asegurada, a opción del asegurador. Sobre el seguro de daños, la Corte Suprema de Justicia ha precisado que en este “rige con vigor el principio indemnizatorio. Sin embargo, la relación jurídico patrimonial que puede verse menoscaba no se supedita a la propiedad de un objeto, dado que puede referirse a vínculos de diversa naturaleza (...) puede hallarse radicada en **bienes corporales e incorporales**, presentes y futuros, determinados o indeterminados y aun en inmateriales como la esperanza cierta o siquiera probable, pero fundada, de una garantía.” (Negrilla fuera del texto)

El seguro de daños, contrario al SOAT, es un contrato voluntario, no es obligatorio y su contratación depende de la autonomía de la voluntad de las partes. Este tipo de seguros se rigen por el principio indemnizatorio, según el cual, se compensan o reparan los daños que afecten un bien que puede ser de naturaleza corporal (material) o incorporal, pero en todo caso jamás inexistente...

Y para ejemplificar, véase lo dicho por la Corte Suprema de Justicia mediante sentencia proferida el 28 de mayo de 2012³³ “En ese orden, nada se opone a la acumulación de la indemnización de perjuicios que se reclama en este proceso con la pensión de sobreviviente que recibe la demandante como beneficiaria del occiso, toda vez que esta prestación deriva de un título autónomo y distinto de la obligación indemnizatoria que está a cargo del tercero responsable del daño; y su concurrencia no podría implicar jamás un enriquecimiento sin causa para la actora porque la prestación pensional no guarda en realidad ningún tipo de relación con los perjuicios que deben ser resarcidos, por lo que no podría sostenerse que es una compensación de los mismos.

En efecto, para hacerse acreedor de una pensión de vejez; de jubilación; de invalidez de origen común o profesional; de sobreviviente por muerte común o por razón del trabajo; de sustitución; o a la indemnización sustitutiva de esas prestaciones si aquéllas no fueren procedentes, solo es necesario cumplir con los requisitos contemplados en

³³ Ref. Exp. 11001-3103-006-2002-00101-01

las normas pertinentes del sistema general de pensiones o de riesgos profesionales, o en los regímenes especiales o exceptuados, según sea el caso; sin que para el reconocimiento de esa especie de derechos tenga incidencia el hecho de que ellos tengan su causa adecuada en los actos de un tercero, o que el beneficiario de esas prestaciones haya sufrido o no un daño comprobado, o que haya recibido el pago de una indemnización de perjuicios o de un seguro de vida...”

Pues bien, aun cuando el hecho generador de las prestaciones fue el fallecimiento del señor *Pedro*, lo cierto es que los regímenes y títulos obligacionales son diversos y no cumplen la misma función, de suerte que no procede restar de la indemnización por responsabilidad civil extracontractual lo reconocido por el SOAT.

Así lo ha precisado la Corte Suprema de Justicia, al descartar el principio según el cual *“el daño se compensa con el lucro”*³⁴ cuando lo percibido proviene de regímenes no excluyentes y de títulos distintos —el SOAT y/o el Sistema de Seguridad Social, por un lado, y la responsabilidad civil, por el otro—, cuya finalidad no es la misma; en esa línea, la Sala acoge la orientación acopiada por la a quo, que reitera el carácter indemnizatorio y causal del seguro de RCE frente al carácter objetivo, obligatorio y asistencial del SOAT, sin que haya razón jurídica para prohibir la acumulación de esas prestaciones.

Esta diferenciación funcional también ha sido explicada por la jurisprudencia Constitucional, véase que el contrato de seguro de daños es voluntario, se rige por el principio indemnizatorio y exige demostración de los elementos de la responsabilidad, mientras que el SOAT —aunque es un contrato de seguro— tiene naturaleza obligatoria y una finalidad legal específica de cobertura asistencial y objetiva para las víctimas de accidentes de tránsito; por ello, no es un rubro compensable contra la indemnización civil, pues no satisface la misma causa ni el mismo interés económico-jurídico que ésta.

En el expediente, la Aseguradora Solidaria acreditó el pago del 100% de la cobertura muerte y gastos funerarios del SOAT por \$24.999.997, a favor de *Ingrid* y *Sergio* (50% cada uno), con orden de pago No. 800481833 (efectiva el 19/07/2022). Tal reconocimiento no es jurídicamente imputable para reducir la indemnización por RCE, precisamente por tratarse de prestaciones con título y función distintos a las del resarcimiento civil.

De allí, que no proceda la deducción del valor pagado por el SOAT a los demandantes; en consecuencia, se desestima el reparo de apelación y se mantiene la condena por responsabilidad civil sin descuento de los \$24.999.997 reconocidos por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

3.6 Conclusión

³⁴ *compensatio lucri cum damno* – consultar <https://dpej.rae.es/lema/compensatio-lucrum-cum-damno>

Corolario de todo lo expuesto, ante la prosperidad parcial de los reparos formulados tanto por los demandantes como por los demandados, esta Sala de Decisión confirmará parcialmente la sentencia proferida por el Juzgado Quinto Civil del Circuito de Manizales, Caldas el día 21 de marzo de 2025.

Se modificará el ordinal tercero de la sentencia, en el sentido de aumentar la tasación de los perjuicios morales reconocidos a los demandantes, fijándola así:

Perjuicios morales – Monto total actualizado (100%)

- **Ingrid: \$45.000.000**
- **Sergio: \$45.000.000**
- **Jenifer: \$35.000.000**

Y se revocará, exclusivamente en lo relativo al reconocimiento de la indemnización concedida a los señores *Ingrid*, *Sergio* y *Jenifer* por concepto de daño a la vida de relación.

3.7 Condena en Costas

Finalmente, se aborda el reparo de *Transporte S.A.* sobre la condena en costas, fundado en que, a su juicio, el artículo 1128 del Código de Comercio impondría trasladar directamente ese rubro a las aseguradoras (SBS y AXA).

Tal entendimiento no es de recibo en este asunto. De un lado, el art. 1128 C. de Co. regula obligaciones internas del asegurador frente al asegurado (quién asume, dentro del contrato, los “costos del proceso”), pero no sustituye el régimen procesal de costas entre partes—que se rige por el art. 365 del CGP y descansa en el vencimiento y la conducta procesal, previa prueba de su causación (num. 8); de otro, en el expediente consta que las llamadas intervinieron de manera activa, opusieron defensas y resultaron vencidas, presupuesto que justificó la imposición fijada por la a quo.

Por lo mismo, ni la invocación del art. 1128 C. de Co. por *Transporte*, ni las cláusulas de cobertura alteran la lógica procesal del art. 365 CGP ni convierten a las aseguradoras en sujetos pasivos “exclusivos y automáticos” de la condena.

En esa misma dirección, se mantiene la condena en costas en los términos fijados por la primera instancia, sin perjuicio de las relaciones internas de cobertura que el asegurado pueda hacer valer frente a su aseguradora conforme a la póliza vigente. No obstante, dado que en el ordinal sexto de la sentencia se había dispuesto que dichas costas serían reducidas en un 30%, y habiéndose descartado en esta alzada la existencia de concurrencia de causas, resulta necesario modificar también esa previsión, eliminando la referida reducción para que la condena opere en su integridad, esto es, por el 100% a cargo de los demandados.

Sin condena en costas en esta instancia por no haberse causado, aunado a que ambos recursos salieron avante de manera parcial.

IV. DECISIÓN

Como corolario de lo discurrido, la **SALA DE DECISIÓN CIVIL FAMILIA DEL TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE MANIZALES**, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

RESUELVE:

PRIMERO: CONFIRMAR PARCIALMENTE la sentencia proferida el día 21 de marzo de 2025 por el Juzgado Quinto Civil del Circuito de Manizales (Caldas), dentro del proceso Verbal de Responsabilidad Civil Extracontractual promovido por *Ingrid*, *Sergio* y *Jenifer* en contra de S.B.S Seguros Colombia S.A, Axa Colpatria Seguros S.A y Transporte S.A.

SEGUNDO: MODIFICAR el ordinal tercero de la sentencia, en el sentido de aumentar la tasación de los perjuicios morales reconocidos a los demandantes, fijándola así:

Perjuicios morales – Monto total actualizado (100%)

- *Ingrid*: \$45.000.000
- *Sergio*: \$45.000.000
- *Jenifer*: \$35.000.000

TERCERO: REVOCAR el ordinal tercero de la sentencia exclusivamente en lo relativo al reconocimiento de la indemnización concedida a los señores *Ingrid*, *Sergio* y *Jenifer* por concepto de daño a la vida de relación.

CUARTO: MODIFICAR el ordinal sexto de la sentencia y, en su lugar, condenar a los demandados al pago del cien por ciento (100%) de las costas del proceso, sin la reducción del treinta por ciento (30%) aplicada por la *a quo*. Lo anterior, sin perjuicio de las relaciones internas de cobertura que el asegurado haga valer frente a su aseguradora conforme a la póliza respectiva, conforme lo dicho.

QUINTO: NO CONDENAR en costas a los recurrentes en esta instancia, por lo expuesto.

SEXTO: REMITIR el expediente digital al Juzgado de origen. Por secretaría procédase de conformidad.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

ELIANA MARÍA TORO DUQUE
Magistrada Ponente

JOSÉ HOOVER CARDONA MONTTOYA

Magistrado

SANDRA JAIDIVE FAJARDO ROMERO

Magistrada

Tribunal Superior de Manizales, Proceso Verbal Responsabilidad Civil Extracontractual - Radicado No. 17001310300520230018903

Firmado Por:

Eliana Maria Toro Duque

Magistrada

Sala 001 Civil Familia

Tribunal Superior De Manizales - Caldas

Jose Hoover Cardona Montoya

Magistrado Tribunal O Consejo Seccional

Sala 5 Civil Familia

Tribunal Superior De Manizales - Caldas

Sandra Jaidive Fajardo Romero

Magistrado Tribunal O Consejo Seccional

Sala 8 Civil Familia

Tribunal Superior De Manizales - Caldas

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez
jurídica,

conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación:

bae7db742479ac9d67fb8acdf2504f6a91106a8727c7fb8978ef28613a655bd0

Documento generado en 24/03/2026 01:54:47 PM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:

<https://firmaelectronica.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>