

Señores

SALA DE DECISIÓN CIVIL – FAMILIA DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE BUGA

M.P. DRA. BARBARA LILIANA TALERO ORTIZ

E. S. D.

PROCESO: VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL
DEMANDANTE: TRANSITO MARÍA CLEMENTINA ORTIZ PORTILLO Y OTROS
DEMANDADOS: LIBERTY SEGUROS S.A. Y OTROS
RADICADO: 765203103001-2022-00175-01

ASUNTO: RÉPLICA FRENTE A LA SUSTENTACIÓN DEL RECURSO DE APELACIÓN
DE LOS DEMANDANTES

GUSTAVO ALBERTO HERRERA ÁVILA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 19.395.114 de Bogotá, D.C., abogado titulado y en ejercicio, portador de la Tarjeta Profesional No.39.116 del C.S. de la J., actuando en mi calidad de apoderado especial de **LIBERTY SEGUROS S.A.**, como consta acreditado en el expediente, comedidamente manifiesto que **REASUMO** el poder a mi conferido y en acto seguido, procedo dentro del término legal a presentar **RÉPLICA EN CONTRA DE LOS RECURSOS DE APELACIÓN** formulados por la parte demandante, contra la sentencia No. 71 del 9 de abril del 2024 proferida por el Juzgado Primero Civil del Circuito de Palmira Valle, todo lo anterior en los siguientes términos:

I. TRÁMITE PROCESAL

La señora Transito María Clementina Ortiz y otros, por conducto de su apoderado judicial, presentaron demanda de responsabilidad civil extracontractual con el fin de que se declare civilmente responsables a los demandados por los presuntos perjuicios materiales e inmateriales causados a raíz del accidente ocurrido el día 20 de agosto de 2021.

Los demandados y llamados en garantía, incluyendo LIBERTY SEGUROS S.A., presentaron contestación a la demanda y excepciones de mérito. Entre las excepciones alegadas, se presentó el hecho exclusivo de la víctima, como causal eximente de responsabilidad de quienes integran la parte pasiva de la acción, reducción de la indemnización en atención a la concurrencia de culpa, tasación indebida e injustificada de los supuestos perjuicios morales pretendidos por los demandantes, inexistencia del lucro cesante pretendido en favor de la señora Transito María Clementina Ortiz Portillo, improcedencia del reconocimiento de perjuicios por daño a la vida en relación en favor de los demandantes, entre otras.

El día nueve (9) de abril de dos mil veinticuatro (2024), el Juzgado Primero Civil del Circuito de Palmira Valle, profirió sentencia de primera instancia del proceso en referencia en la que dispuso:

*“PRIMERO: **DECLARAR** probadas las excepciones denominadas **INEXISTENCIA DE RELACION DE CAUSALIDAD, HECHO EXCLUSIVO DE LA VICTIMA-CAUSA EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD, E IMPOSIBILIDAD DE ATRIBUIRLE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL A LA CIA** alegados en su orden, por las señoras SANDRA PATRICIA MARTINEZ CARABALÍ, ASLI CAROLINA AMBUILA MARTINEZ, y LIBERTY SEGUROS SA.*

SEGUNDO: En consecuencia, se deniegan las pretensiones de la demanda, por lo expresado con anterioridad.

TERCERO. Condenar en costas de instancia a la parte demandante y en favor de las dos demandadas. FIJAR COMO AGENCIAS EN DERECHO, LA SUMA 2 SALARIOS MINIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES.

ESTA PROVIDENCIA SE NOTIFICA EN ESTRADOS.”

En contra de la mencionada providencia el extremo actor representado por su abogado formuló el recurso de apelación, enunciando sus reparos concretos y sustentándolos ante este H. Tribunal.

II. OPORTUNIDAD DE ESTE PRONUNCIAMIENTO

Ahora bien, se corrió traslado de la sustentación del recurso de apelación que presentó la apoderada de quienes integran la parte demandante el 6 de mayo de 2024. Por ende, los 5 días hábiles corren desde el 7 de mayo del 2024 al 14 de mayo del 2024, y, en consecuencia, este pronunciamiento se presenta dentro del término de ley, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 2213 de 2022.

III. PRONUNCIAMIENTO RESPECTO AL RECURSO FORMULADO POR TRANSITO MARÍA CLEMENTINA ORTIZ PORTILLO Y OTROS

Alega el extremo actor que en el juicio de responsabilidad adelantado erró el Despacho de origen al determinar que en el presente caso se avizora una concurrencia de actividades peligrosas, de la que se deriva una presunción de culpa según la jurisprudencia, toda vez que para el extremo actor *“es innegable que nunca se podrá equiparar la intervención causal de una “bicicleta” como la de un vehículo”*. Sin embargo, resulta incongruente la comparación que hace la parte actora por cuanto una bicicleta es considerada un vehículo como tal, además, de que la Jurisprudencia ha sido clara en establecer que la misma constituye una actividad peligrosa por cuanto pone a las personas *“ante un peligro inminente de recibir lesión en su persona o en sus bienes”*.

Al respecto, se indica que el artículo 2 del Código Nacional de Tránsito, define la bicicleta como un vehículo no motorizado, como a continuación se ilustra:

*“**Vehículo no motorizado** de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.”*

(negrilla fuera de texto original).

Del mismo modo, la Real Academia Española (RAE) define al vehículo como un *“Medio de transporte de personas o cosas. transporte, movilidad”*, concluyéndose así que, aunque la bicicleta no cuente con motor, si es un vehículo en sí mismo, pues permite el desplazamiento del conductor de la misma.

En ese sentido, resulta ilógico que la parte demandante alegue que la conducción de una bicicleta no se puede considerar como una actividad peligrosa toda vez que *“nunca se podrá equiparar la intervención causal de una “bicicleta” como la de un vehículo”*, cuando es claro que una es el género (vehículo) y la otra la especie (bicicleta).

Ahora bien, la jurisprudencia ha sido clara en establecer que la conducción de bicicleta se considera como una actividad peligrosa, tal como se evidencia en la sentencia de la Sala Primera de Decisión Civil del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Medellín del 05 de mayo del 2023, cuando el H. Tribunal dispone:

“Ahora, está claro de la doctrina ya citada que conducir vehículos automotores constituye actividad peligrosa, pero ¿puede considerarse la conducción de bicicletas como una acción peligrosa?

La respuesta para la Sala es positiva, en razón a que como ha indicado la doctrina del Consejo de Estado, que; *“Una actividad es peligrosa cuando rompe el equilibrio existente, **colocando a las personas ante el peligro inminente de recibir lesión en su persona o en sus bienes**. La inminencia de un peligro que aborda la capacidad de prevención o resistencia común de los seres humanos, son las características determinantes para definir las actividades peligrosas.”* (Negrilla fuera de texto original).

Motivo por el cual, bien hizo el despacho en determinar que la conducción de los vehículos involucrados en el caso objeto de asunto implicaba **conurrencia de actividades peligrosas**, por cuanto la conducción de ambos conlleva a la inminencia de un peligro a las personas de recibir lesión en su persona o en sus bienes. Por tal motivo, la presunción sobre la culpa se neutraliza, teniendo la parte actora la carga de acreditarla, como lo ha señalado la reiterada jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia.

Sin embargo, en el caso concreto se evidencia en el plenario que el demandante no aportó prueba siquiera sumaria que acreditara la culpa del asegurado, aun cuando es esta era su carga. Por el contrario, lo que se avizora del material probatorio obrante en el plenario, es

que la causa efectiva del accidente de tránsito acaecido el 20 de agosto de 2021 obedeció a la exclusiva responsabilidad la víctima, como se explicará más adelante.

En efecto, al adoptar la teoría de la neutralización, la Corte Suprema ha considerado que, en el caso las actividades peligrosas, la culpa se presume, salvo que las partes en controversia se encuentren desplegando actividades peligrosas, pues aquí el problema se analiza desde la perspectiva del artículo 2341 del Código Civil, esto es, bajo la normatividad de la culpa probada. Es decir, que no se tiene en cuenta el artículo 2356 del Código Civil, que se fundamenta en la responsabilidad presunta. Lo anterior se materializa en la siguiente sentencia, en la que la Corte confirmó el fallo citando apartes de la sentencia impugnada, proferida por el Tribunal Superior del Distrito de Cundinamarca:

*"Como en este caso el accidente se produjo cuando ambas partes desarrollaban actividades de ese tipo, **se eliminaba cualquier presunción de culpa, lo que a su turno implicaba que la acción no se examinara a la luz del artículo 2356 del C. Civil, sino del 2341 ibídem, evento en el cual el demandante corría con la carga de demostrar todos los elementos integrantes de la responsabilidad civil extracontractual.**"¹*

En otra sentencia, la Corte Suprema de Justicia confirmó los argumentos expuestos por el Tribunal Superior de Armenia, aplicando el régimen de la culpa probada, por el hecho de tratarse de concurrencia de actividades peligrosas, así:

"La parte demandante debió probar la culpa de los demandados, por tratarse de una colisión entre dos vehículos bus y bicicleta que transitaban bajo la presunción de actividades peligrosas, para el caso la presunción de culpa se neutraliza y lo aplicable no sería el artículo 2356 de Código Civil sino el 2341 de culpa probada."²

¹ Sentencia 5462 de 2000 M.P., José Fernando Ramírez Gómez

² Sentencia 6527 de 16 de marzo de 2001, M.P. Silvio Fernando Trejos Bueno.

Adicionalmente, en otra sentencia, dicha Corporación, siguiendo la misma línea argumentativa, señala que la "...*actividad desplegada por las partes es de las denominadas peligrosas, razón por la cual las presunciones sobre su culpa se neutralizan. Por ello, habrá que responsabilizar a quien se le demuestre una culpa efectiva.*"³

Así las cosas, en este tipo de circunstancias nos encontramos en un caso **donde la presunción de culpa se encuentra en cabeza de las dos partes del proceso**, motivo por el cual, para la prosperidad de una pretensión no debe conformarse con acreditar la ocurrencia del hecho y del daño que presuntamente reportó con ocasión al accidente. Entra entonces en juego un elemento que, cuando la presunción de culpa es atribuible solo a una parte, no es de mayor relevancia, pero que ante un panorama como el que nos convoca, adquiere un papel principal, esto es, el examen de culpabilidad. **Correspondiendo a la parte demandante acreditar la culpa en las acciones desarrolladas por su contraparte.**

En contraste con lo expuesto y descendiendo al caso de marras, vemos como de las pruebas obrantes en el plenario se evidencia que el accidente de tránsito ocurrido el 20 de agosto de 2021 obedeció a la exclusiva responsabilidad del señor JULIAN ISAAC BOLIVAR CHANFUELAN (Q.E.P.D) quien de forma asaz imprudente realizó un cambio repentino de carril, invadiendo de forma intempestiva y súbita al carril sobre el cual se desplazaba el vehículo de placa GYQ-162.

La causa extraña, de acuerdo con la definición del profesor Tamayo Jaramillo es "*aquel efecto imprevisible e irresistible cuyo origen no es imputable a la esfera jurídica del deudor*"⁴. Los hechos constitutivos de causa extraña son: la fuerza mayor o caso fortuito, el hecho

³ Sentencia 3001 del 31 de enero de 2005, M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

⁴ Tamayo Jaramillo J (2007), Tratado de responsabilidad Civil, t. II, Legis, Bogotá, pág. 17.

exclusivo de un tercero y el hecho exclusivo de la víctima. Sobre la culpa exclusiva de la víctima, el tratadista Obdulio Velásquez Posada (2016) ⁵refiere:

“(...) si la víctima es la única causante del daño no es justo que el presunto demandado corra con los gastos, ya que nadie se puede enriquecer por sus errores o hechos dañosos. En este caso, la imputación del hecho no debe hacerse al demandado, sino a la víctima”.

Del análisis del Informe Policial de Accidente de Tránsito elaborado por los agentes de tránsito que acudieron a atender los hechos objeto de debate, documento este que goza de presunción de legalidad, quedó claramente consignado como el señor JULIAN ISAAC BOLIVAR CHANFUELAN (Q.E.P.D) quien realizó un cambio repentino de carril ingresando de forma intempestiva al carril en que se movilizaba el vehículo tipo automotor antes referido, veamos:

Formulario de Informe Policial de Accidente de Tránsito. Sección 11: HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO. El formulario está dividido en varias secciones para registrar la culpa de los involucrados. En la sección 'OTRA' (que especifica cuál), se ha escrito a mano: 'cambio repentino de carril con o sin intención'. Una línea roja rectangular resalta esta sección y parte de la información de los conductores y pasajeros.

| | | | | | |
|---|--|-------------------|----------|------|---------|
| 10. TOTAL VÍCTIMAS | PEATÓN | ACOMPANANTE | PASAJERO | OTRO | OTRO |
| 11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO | TOTAL PERDIDAS | | | | MUERTOS |
| DEL CONDUCTOR | 75 | | | | |
| DEL VEHÍCULO | | | | | |
| DE LA VÍA | | | | | |
| DEL PEATÓN | | | | | |
| DEL PASAJERO | | | | | |
| OTRA | 150 | .ESPECIFICAR CUAL | | | |
| 12. TESTIGOS | cambio repentino de carril con o sin intención | | | | |

Siendo confirmada esta hipótesis a partir del croquis o bosquejo topográfico, en el cual se evidencia claramente la trayectoria de los vehículos momentos antes de la colisión así:

⁵ Velásquez Posada Obdulio (2016). Responsabilidad Civil Extracontractual. Editorial Temis, Bogotá D.C., Pág. 517



Evidenciándose de esta manera, **que no acreditó el extremo actor con las pruebas aportadas, que la culpa se encuentre en cabeza de mi asegurado**, por el contrario, lo que se demuestra con ellas, es que el hecho que produjo el accidente, **fue desplegado por el señor JULIÁN ISAAC BOLÍVAR CHANFUELAN (Q.E.P.D)**, es decir, **la propia víctima**.

Al respecto, es necesario recordar que el Código Nacional de Tránsito Terrestre adoptado por la Ley 769 de 2002 en su artículo 94 establece las “Normas Generales para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos” que son del siguiente tenor:

*“ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas: **Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.***

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa. No deben sujetarse de

otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código. Los conductores y los acompañantes cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Así las cosas, de la documentación adosada a plenario es claro que el señor JULIAN ISAAC BOLIVAR CHANFUELAN (Q.E.P.D), no se encontraba transitando sobre la vía a una distancia inferior a un metro de la acera u orilla, e igualmente, no obra al interior del expediente que el mismo portara casco de seguridad para el momento de ocurrencia del hecho de tránsito, por lo que se evidencia que el referido señor Bolívar no tomó las medidas de precaución necesarias a fin de preservar su propia integridad mientras este se desplazaba en calidad de conductor.

Ahora bien, expone la parte actora que la señora Sandra Patricia Martínez Carabalí conductora del vehículo GYQ162 excedía los límites de velocidad, toda vez que “de haber conservado la velocidad que se indicaba la conductora del vehículo, habría tenido espacio y tiempo para detenerse, aún a pesar de que el ciclista realizara un cambio de carril”, sin embargo, se recuerda que ante la intempestiva e **inesperada** invasión del señor Julián (Q.E.P.D), al carril en que se encontraba manejando la señora Martínez a ésta último se le imposibilitó evitar colisionar a la presunta víctima.

Respecto a lo anterior se trae a colación aquella máxima del derecho que reza “Nadie está obligado a lo imposible”, misma que ha sido acogida por la H. Corte Constitucional en diferentes sentencias, tal como la T-062 A/11, en la que expresa “*en este caso es preciso atender el principio general del derecho según el cual nadie está obligado a lo imposible (...)*”.

Aunado a lo anterior la parte demandante argumenta que el Despacho de origen realizó una indebida apreciación de las pruebas, por cuanto “La señora Juez tuvo por demostrada la hipótesis del informe de tránsito, sin un mayor análisis”. Sin embargo, en el caso concreto se encuentra claro que el Juzgado Primero Civil del Circuito de Palmira Valle realizó una valoración integral y en conjunto de toda la prueba recaudada que daban cuenta de la inexistencia de responsabilidad en cabeza de mi asegurado. Es así, como, además, del dictamen pericial presentado por el perito Alejandro Umaña se concluye que el impacto se da por un cambio de carril de la bicicleta, y la compatibilidad de **la evidencia técnica y objetiva es congruente con lo registrado por la autoridad de tránsito.**

IV. SOLICITUD

En mérito de todo lo expuesto, ruego al Honorable Tribunal Superior del Distrito Judicial de Buga, se sirva CONFIRMAR integralmente la sentencia No. 71 del 9 de abril del 2024 proferida por el Juzgado Primero Civil del Circuito de Palmira Valle, toda vez que aquella se encuentra ajustada a derecho.

Cordialmente,



GUSTAVO ALBERTO HERRERA ÁVILA.

C.C. No. 19.395.114 de Bogotá D.C.

T.P. No. 39.116 del C. S. de la J.