MAGISTRADO:
DR. JULIAN ALBERTO VILLEGAS PEREA
TRIBUNAL SUPERIOR – SALA CIVIL
CALI-VALLE

ASUNTO: **SUSTENTACIÓN RECURSO DE APELACIÓN SENTENCIA No. 146 DEL 25 DE OCTUBRE DE 2023**

REF: **VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL DE MAYOR CUANTIA**

DTE: **JOSE HERNAN BENJUMEA GARCIA Y OTROS**

DDO: **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A. Y OTROS**

RAD: **76001310300820210015100**

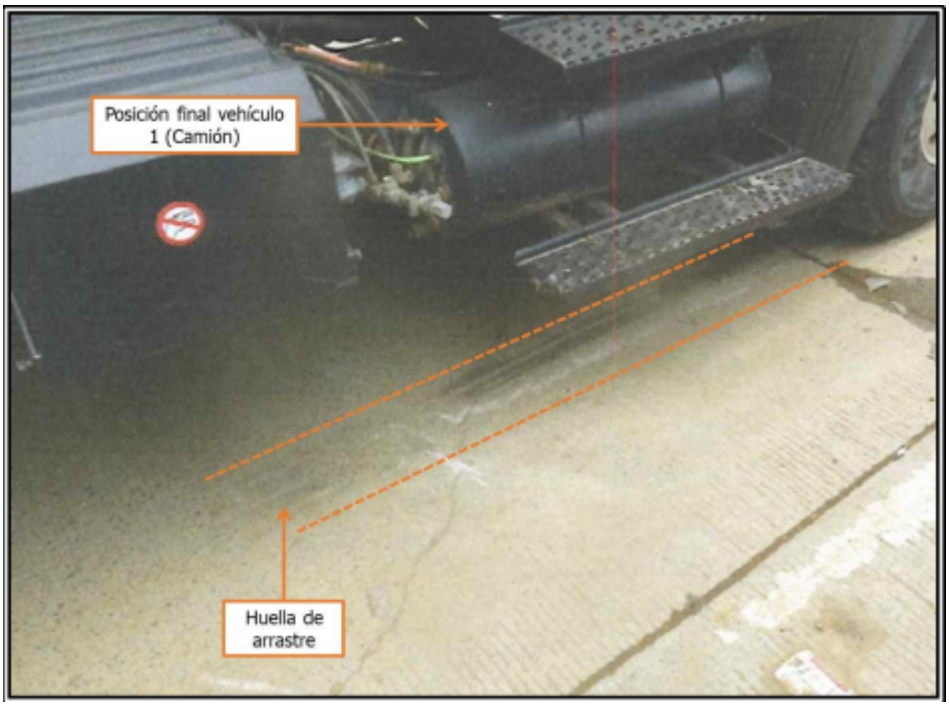
NICOLAS DAVID BECERRA CHINCHILLA, mayor de edad, domiciliado y residente en la ciudad de Cali (Valle), obrando en mi calidad de procurador judicial de los demandantes en el proceso de la referencia, en virtud de los poderes especiales a miconferidos y que se encuentran en el expediente de la referencia; manifiesto a Usted respetuosamente que estando dentro del término procesal para tal efecto, me perito sustentar el RECURSO DE APELACIÓN, interpuesto en los siguientes términos:

I. SUSTENTACIÓN DEL RECURSO DE APELACIÓN:

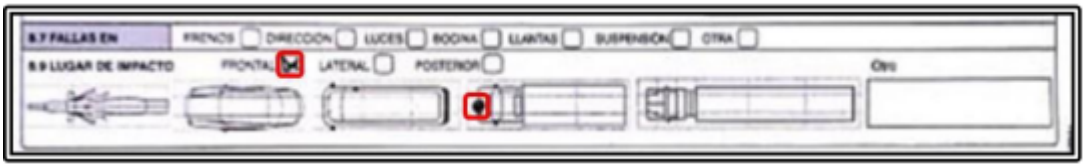
1. De los elementos de prueba que fueron confirmados por los testimonios del demandado, el guarda de tránsito y el funcionario de policía judicial, se encuentra plenamente probado lo siguiente:

- El siniestro ocurrió en la mañana de un día radiante, en una carretera de doble calzada, amplia, seca, recta, bien señalizada y sin baches, con excelente iluminación solar, factores determinantes para inferir que no existían elementos que afectaran la visual de los conductores.

- Los vehículos se encontraban detenidos, esperando el cambio del semáforo para iniciar la marcha.
- La motocicleta se encontraba posicionada dentro del carril varios metros antes del semáforo y paso peatonal existente en el lugar de los hechos, lo cual se prueba con la huella de arrastre que se aprecia en las imágenes 20, 21, 22, 23 y 24 del álbum fotográfico aportado como prueba y el cual obra en el expediente.
- La distancia entre la zona de impacto y la línea de paso peatonal del semáforo era del orden de 7 metros, lo que demuestra que el vehículo Camión de placas WCN841, no estaba posicionado de primero en el carril.



- El accidente no se produce cuando el vehículo motocicleta estaba transitando por intermedio de los demás vehículos, pues como resulta evidente, de los daños del vehículo de placas WCN841, se resalta que los mismos fueron en la zona central del frente del tractocamión, de acuerdo al Informe Policial de Accidentes de tránsito.


6.7 FALLAS EN
FRENOS
DIRECCION
LUCES
BOCINA
LLANTAS
SUSPENSION
OTRA
6.8 LUGAR DE IMPACTO
FRONTAL
LATERAL
POSTERIOR
Obs

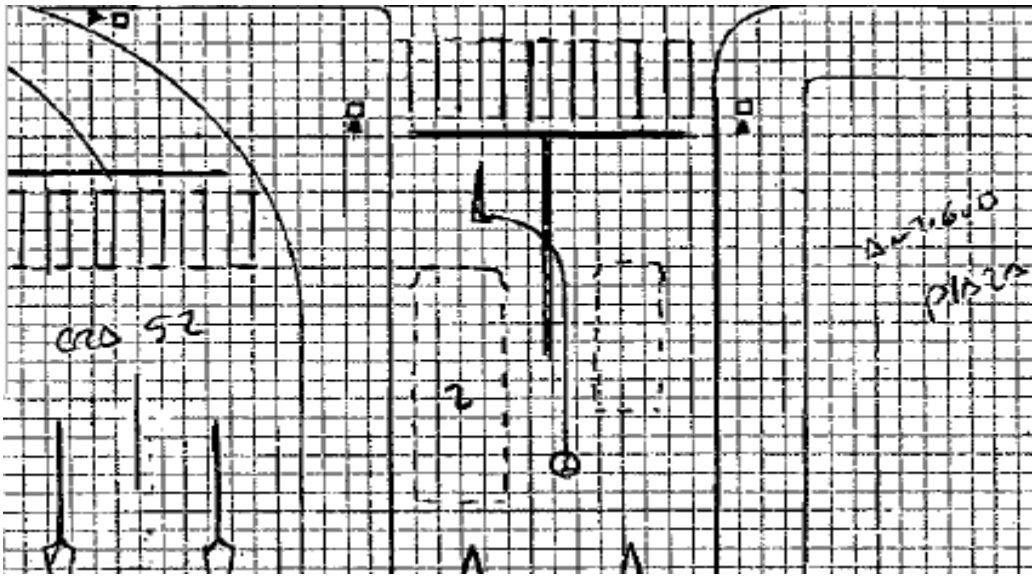
WCM 841
631
Zona de daños

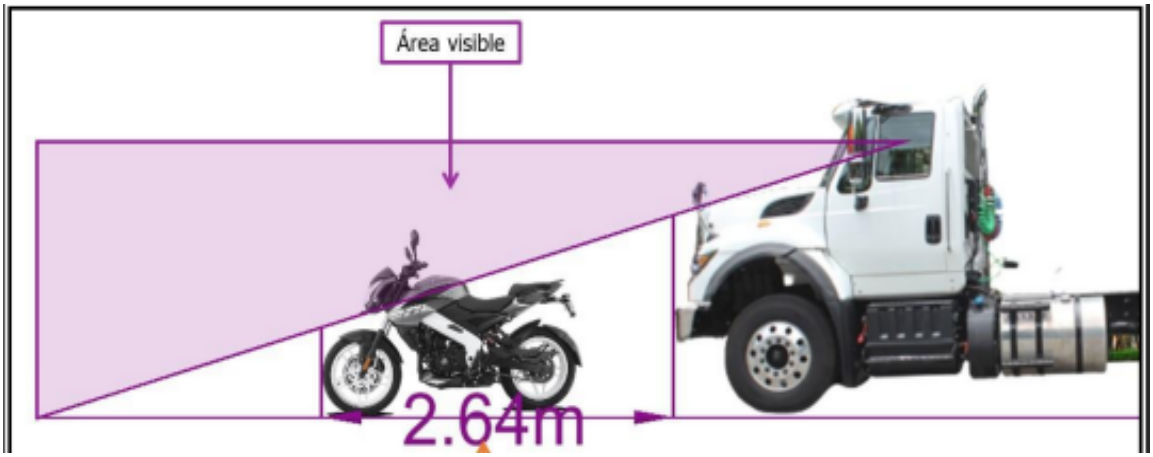
631
WCM 841
631
Zona de daños

- No existe prueba, ya que no se aportó ninguna al plenario, que demostrara, que desde el asiento del conductor del vehículo de placas WCN-841, no se podía visualizar la motocicleta, supuesto factico sobre el cual no se cumplió la tarifa legal para declarar su validez, por lo tanto, el Juez de primera instancia incurrió en un yerro al no velar por el cumplimiento de los estándares procesales, basando su decisión en manifestaciones subjetivas, como la del agente de tránsito, quien no tuvo en cuenta circunstancias cruciales como la estatura del conductor, condiciones ópticas, pericia y/o concentración; y aun así, baso su decisión en lo anterior.

- Contrario a lo anterior, los demandados en su contestación y el mismo conductor ELKIN DARIO OCHOA, reconocieron los puntos ciegos del vehículo tracto camión de placa WCN-841, y le atribuyeron la responsabilidad del siniestro a ese punto ciego.

- Del análisis del bosquejo topográfico realizado por el guarda de tránsito y la huella de arrastre (imagen 21. 22, 23 y 24 álbum fotográfico) se prueba que la motocicleta no se encontraba pegada al camión, por el contrario, se puede verificar que existía distancia entre los dos vehículos lo cual generaba que de estar atento a los otros actores viales, el conductor del vehículo tracto camión podía visualizar correctamente a la motocicleta y su ocupante.





2. Debido al gran tamaño del vehículo tracto camión, conducido por el señor ELKIN DARIO OCHOA, el deber objetivo de cuidado es mucho mayor al conducirlo, por lo tanto, debió extremar las medidas de seguridad[1], hecho que no se encuentra demuestrado, por el contrario, quedo demostrado que, de haber cumplido con este deber objetivo de cuidado, no se hubiera ocasionado

[1] Artículo 71 del Código Nacional de Tránsito. INICIO DE MARCHA: Al poner en movimiento un vehículo estacionado se utilizará la señal direccional respectiva, dando prelación a los demás vehículos en marcha y tomando las precauciones para evitar choques con los vehículos que se aproximen.

el hecho dañoso del cual resulto afectado directamente el señor Jose Hernan Benjumea.

3. El hecho de que la motocicleta estuviera ubicada delante del camión, no autorizaba a su conductor para obviar las medidas extremas de seguridad que debía tener y pasar su vehículo por encima de ella como efectivamente sucedió.

4. En cuanto al tipo de responsabilidad civil aplicable el caso, la misma corresponde a la prevista en el artículo 2356 del Código Civil, esto es, la originada por el ejercicio de actividades peligrosas, la cual consagra una presunción de responsabilidad que opera en favor de la víctima de un daño causado producto de una labor riesgosa, aspecto que la releva de probar su existencia de la culpa en el acaecimiento del accidente y, por tanto, para que el autor del mismo sea declarado responsable de su producción, sólo le compete demostrar la conducta o hecho antijurídico, el daño y la relación de causalidad entre éste y el perjuicio.

En diferentes Jurisprudencias, la Sala de Casación Civil ha establecido los lineamientos jurisprudenciales sobre los cuales hoy se sustenta la "teoría del riesgo", o "responsabilidad por actividades peligrosas", exponiendo:

> *"(…) Entendido, de la manera aquí expuesta nuestro art. 2356 tantas veces citado, se tiene que el autor de un hecho no le basta alegar que no tuvo culpa ni puede con esta alegación poner a esperar que el damnificado se la compruebe, sino que para excepcionar eficazmente ha de destruir la referida presunción demostrando uno al menos de estos factores: caso fortuito, fuerza mayor, intervención de elemento extraño (…)" (se destaca).*

Con posterioridad al fallo en cita, esta Corte, en diversos momentos de su historia, ha sostenido que la responsabilidad en comento erige una "presunción de culpa" , después una "presunción de peligrosidad" , para retomar nuevamente la tesis afirmada ab initio.

No obstante, en todas las referidas hipótesis, la Sala ha sostenido de manera uniforme y reiterada, que el autor de la citada responsabilidad sólo puede eximirse de ella si prueba la ocurrencia del elemento extraño, esto es, la fuerza mayor, el caso fortuito, y la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, *"más no con la demostración de la diligencia exigible, es decir, con la ausencia de culpa".*

Recientemente, esta Corporación, en sentencia de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01, modulada posteriormente en fallos de 26 de agosto de 2010, rad. 2005-00611-01; 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-00042-01; 17 de mayo de 2011, rad. 2005-00345-01; 19 de mayo de 2011, rad. 2006-00273-01; 3 de noviembre de 2011, rad. 2000-00001-01; 25 de julio de 2014, rad. 2006-00315; y 15 de septiembre de 2016, SC-12994; expresó:

> *"(…) El fundamento normativo general de la responsabilidad civil por actividades peligrosas, en la constante jurisprudencia de la Sala se ha estructurado en el artículo 2356 del Código Civil por determinadas actividades de cuyos riesgos y peligros dimana la obligación de reparar los daños con tal que puedan imputarse a la conducta de quien las desarrolla y exista una indisociable secuencia causal entre la actividad y el quebranto.(…)"*
>
> *"El régimen de responsabilidad por las actividades peligrosas es singular y está sujeto a directrices específicas en su etiología, ratio y fundamento. Por su virtud, el fundamento y criterio de imputación de la responsabilidad es el riesgo que el ejercicio de una actividad peligrosa comporta por el peligro potencial e inminente de causar un daño a los bienes e intereses tutelados por el ordenamiento. La culpa no es elemento necesario para*

estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas ni para su exoneración; no es menester su demostración, ni tampoco se presume; el damnificado tiene la carga probatoria exclusivamente de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad; y, el autor de la lesión, la del elemento extraño, o sea, la fuerza mayor o caso fortuito, la participación de un tercero o de la víctima que al actuar como causa única o exclusiva del quebranto, desde luego, rompe el nexo causal y determina que no le es causalmente atribuible, esto es, que no es autor. En contraste, siendo causa concurrente, pervive el deber jurídico de reparar en la medida de su contribución al daño. Desde este punto de vista, tal especie de responsabilidad, por regla general, admite la causa extraña, esto la probanza de un hecho causal ajeno como la fuerza mayor o el caso fortuito, la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, sin perjuicio de las previsiones normativas; por ejemplo, en el transporte aéreo, la fuerza mayor no es susceptible de desvanecerla (art. 1880 del Código de Comercio), más si el hecho exclusivo de un tercero o de la víctima (Cas. Civ. de 14 de abril de 2008, radicación 2300131030022001-00082-01) (…)" (se destaca).

En resumen, la jurisprudencia de la Corte en torno de la responsabilidad civil por actividades peligrosas, ha estado orientada por la necesidad de reaccionar de una manera adecuada *"(…) ante los daños en condiciones de simetría entre el autor y la víctima, procurando una solución normativa, justa y equitativa (…)".*

En el caso en particular no existe ninguna intervención de la víctima en el hecho dañoso y no se logro demostrar que el conductor del vehículo tipo camión no tuviera forma de visualizar la motocicleta y sus ocupantes razón por la cual se debe revocar la sentencia de primera instancia y condenar a los demandados al pago total de las pretensiones de la demanda.

Ahora bien señor magistrado, en caso de no acoger esta teoría solicito sea tomada en cuenta la concurrencia de culpas en el entendido de que no se ha demostrado que el conductor del vehículo tipo camión no tuviera forma de visualizar la motocicleta y haya actuado con la extrema diligencia que se requiere para el tipo de actividad que realiza, no pudiendo aplicar las mismas condiciones al conductor de un vehículo de gran tamaño como al de un vehículo tipo motocicleta, porque evidentemente el riesgo y diligencia al conducir, no es el mismo.

Para establecer si hay concurrencia de causas, las mismas pueden ser anteriores, coincidentes, concomitantes, recíprocas o posteriores, al punto de que el perjuicio no se causaría sin la pluralidad de fenómenos causales, pues de lo contrario, dicho instituto no tendría aplicación.

Al respecto, dijo la Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil:

> *"(…) No obstante, como lo ha destacado la jurisprudencia nacional, la designación antes señalada no se ajusta a la genuina inteligencia del principio, pues no se trata 'como por algunos se suele afirmar equivocadamente que se produzca una compensación entre la culpa del demandado y la de la víctima, porque lo que sucede, conforme se infiere del propio tenor del precepto, es que entre la denominada culpa de la víctima y el daño ha de darse una relación de causalidad, como también debe existir con la del demandado. Por eso, cuando ambas culpas concurren a producir el daño, se dice que una y otra son concausa de este' (Cas. Civ., sentencia de 29 de noviembre de 1993, exp. 3579, no publicada). Este criterio corresponde, igualmente, al de la doctrina especializada en la materia, como lo destaca De Cupis, al señalar que '[d]e antiguo se ha utilizado una expresión poco afortunada para referirse a la concurrencia de culpa en el perjudicado, y es el término compensación de la culpa. Su falta de adecuación puede verse*

prácticamente con sólo observar que el estado de ánimo culposo del perjudicado ni puede eliminar ni reducir el estado de ánimo culposo de la persona que ocasiona el daño' (De Cupis, Adriano. El daño. Teoría General de la Responsabilidad Civil. Editorial Bosch. Barcelona, 1966. Págs. 275 y 276) (…)" (se resalta).

Lo reseñado sirve además para destacar que la jurisprudencia de la Corte, ha optado por denominar al fenómeno de la concurrencia de conductas desplegadas por el agente y el damnificado en la producción del daño, cuya reparación pretende este último, como una cuestión propia del "hecho de la víctima" y no de la "culpa de la víctima".

Dicha afirmación se fundamenta porque la expresión "culpa" corresponde a un "factor de imputación (…) de carácter subjetivo", situación que supone la violación de deberes de diligencia y cuidado asumidos por una persona "en una relación de alteridad para con otra u otr[o]s", no respecto de sí mismo, ni contra su propio interés. En igual sentido, no existe un deber jurídico de la víctima frente al agente, en cuya virtud esté obligado el primero a prevenir o reducir el daño tanto como le sea posible.

Tal aspecto, entonces, solo impone al lesionado a soportar la reducción de la indemnización reclamada al causante del perjuicio, situación que "lo desvincula de la esfera de los deberes jurídicos para situarse en el terreno de las cargas" .

la doctrina de esta Corte resolvió el problema de las concausas o de la concurrencia de actividades peligrosas, adoptando diversas teorías como la "neutralización de presunciones" , "presunciones recíprocas" , y "relatividad de la peligrosidad" , fue a partir de la sentencia de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01 , en donde retomó la tesis de la intervención causal .
Al respecto, señaló:

"(…) La (…) graduación de 'culpas' en presencia de actividades peligrosas concurrentes, [impone al] (…) juez [el deber] de (…) examinar a plenitud la conducta del autor y de la víctima para precisar su incidencia en el daño y determinar la responsabilidad de uno u otra, y así debe entenderse y aplicarse, desde luego, en la discreta, razonable y coherente autonomía axiológica de los elementos de convicción allegados regular y oportunamente al proceso con respeto de las garantías procesales y legales.

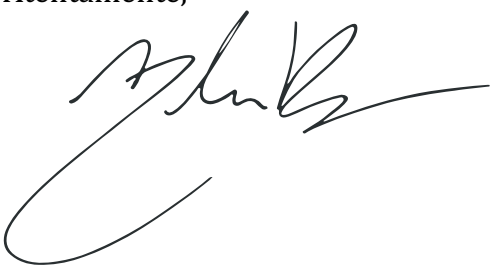
"Más exactamente, el fallador apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad, y en particular, la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (imputatio iuris) el fundamento jurídico de esta responsabilidad es objetivo y se remite al riesgo o peligro (…)" (se resalta).

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

II. NOTIFICACIONES

Los indicados en la demanda inicial.

Atentamente,



NICOLAS DAVID BECERRA CHINCHILLAC.C.
No. 1.144.040.827 de Cali (V)
T.P. No. 304900 del C.S.J.