



TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL
SALA CIVIL DE DECISION
MAG. SUSTANCIADOR DR. FLAVIO EDUARDO CÓRDOBA FUERTES

Santiago de Cali, once (11) de junio de dos mil veinticuatro (2024)

APROBADO POR ACTA No. 074

Rad. No. 76001 – 31 – 03 – 001 – 2020 – 00102 - 01 (10353)

REF: PROCESO VERBAL DE RCE DE MARTHA LUCÍA REYES NOGUERA Y OTROS FRENTE A ETM S.A. y MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.

Decide la Sala el recurso de APELACIÓN interpuesto por la parte demandante contra la sentencia de primera instancia proferida por el Juzgado Primero Civil del Circuito de Cali, dentro del proceso VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL de la referencia.

I.- ANTECEDENTES

A.- Los señores MARTHA LUCÍA REYES NOGUERA (cónyuge), ROSA NYDIA MARULANDA QUINTERO y JOSÉ RICARDO MARULANDA QUINTERO (hijos), formularon demanda de responsabilidad civil extracontractual contra el señor JOHN JAIDER RAMOS RAMÍREZ, la EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO ETM S.A. EN REORGANIZACIÓN y MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., con el fin de obtener la indemnización de los perjuicios ocasionados por el fallecimiento del señor EVELIO MARULANDA CORREA, a raíz del accidente de tránsito ocurrido el día 19 de marzo de 2016.

Como consecuencia de lo anterior, solicita que se condene solidariamente a los demandados al pago de la cantidad equivalente a 100 SMLMV para cada uno de los demandantes por concepto de perjuicios morales, junto con los intereses moratorios a que hubiere lugar.

B.- Como hechos de la demanda se informa que el día 19 de marzo de 2016, el señor EVELIO MARULANDA CORREA (Q.E.P.D.) se movilizaba como conductor de la motocicleta de placas NYS 80B, cuando a la altura de la Calle 75 con Carrera 17, fue atropellado por el vehículo de placas VCQ 843, conducido por el señor JOHN JAIDER RAMOS RAMÍREZ y de propiedad de la empresa TRANSPORTE MASIVO ETM S.A. EN REORGANIZACIÓN; accidente que le causó la muerte al señor Marulanda Correa "*de manera inmediata*".

Según dice, el conductor de placas VCQ 843 violó el deber objetivo de cuidado al transgredir una norma de tránsito; al sitio de los hechos arribó 35 minutos después de la colisión el agente de tránsito señor Antonio José Ortiz, quien en el acápite 12 del informe no deja relacionado ningún testigo que pudiera corroborar la hipótesis del accidente que dejó plasmada en su informe, para lo cual afirma que, el demandado por imprudencia, negligencia, impericia e irresponsabilidad, impactó al motociclista ocasionándole la muerte.

A raíz del suceso, los demandantes han sufrido perjuicios *patrimoniales y extrapatrimoniales*, su vida familiar y sentimental ha cambiado ostensiblemente y, por lo tanto, los demandados están obligados a indemnizar.

II.- CONTESTACIÓN DE LOS DEMANDADOS.

-Los demandados **JOHN JAIDER RAMOS RAMÍREZ** y la **EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO ETM S.A. EN REORGANIZACIÓN** a través de apoderado judicial se oponen a las pretensiones de la demanda, se oponen a los perjuicios solicitados y formulan las excepciones de mérito que denominaron *AUSENCIA EN EL CUMPLIMIENTO DE LA CARGA PROBATORIA DE CADA UNO DE LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD, CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA, CAUSA EXTRAÑA, FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO, PRESCRIPCIÓN, EXCESIVA CUANTIFICACION DE PERJUICIOS MATERIAL* (sic) y la *INNOMINADA* o *GENÉRICA*, con fundamento en que el accidente de tránsito se produjo por la irresponsabilidad, imprudencia, incumplimiento de las normas de tránsito y del deber de autocuidado que le exigía al hoy occiso conducir con cuidado y no realizar maniobras peligrosas, para lo cual explica que, no se encuentra demostrado que el deceso se haya presentado por una conducta culposa imputable a los aquí demandados, pues como lo dice el informe de tránsito en su hipótesis "NO ESTAR PENDIENTE DE LA VÍA Y DE LAS ACCIONES DE LOS DEMÁS CONDUCTORES PARA EL CONDUCTOR DE PLACA NYS-80B", lo cual constituye una causa extraña para el operador del bus el señor JOHN JAIDER RAMOS RAMÍREZ, de manera que se rompe la imputación del daño, por ser un evento imprevisible e irresistible la participación total de la víctima en la producción de su deceso.

En cuanto a la prescripción, se refiere al artículo 1131 del Código de Comercio para decir que, desde la fecha del siniestro a la fecha de reclamación a la compañía de seguros, transcurrieron 2 años, 5 meses y 25 días, tiempo más que suficiente para que la acción prescriba (la derivada del contrato de seguros).

Refieren, igualmente, que si la parte demandante pretende recibir tan altas sumas de dinero en compensación al perjuicio sufrido, deberá

demostrar y justificar tanto la ocurrencia como la gravedad o circunstancias que la llevan a solicitar dichos montos.

Por último, formuló llamamiento en garantía contra MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.

-MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., demandada y llamada en garantía, acepta la ocurrencia del accidente, pero señala que este no es atribuible a las acciones del señor **JOHN JAIDER RAMOS RAMIREZ**, como quiera que en el Informe Policial de Accidente de Tránsito se consignó como hipótesis "Código 157 OTROS NO ESTAR PENDIENTE DE LA VÍA Y DE LAS ACCIONES LOS DEMÁS CONDUCTORES PARA EL CONDUCTOR (2) PLACAS NYS 80B", lo que indica que la responsabilidad del accidente recae únicamente en la víctima, debido a que con su actuar irresponsable e imprudente puso en riesgo su vida y la de los demás conductores que se encontraban transitando en la intersección de la Calle 75 con Carrera 17 de la ciudad, al ignorar las señales de tránsito y realizar una maniobra imprudente que ocasionó su deceso.

Prueba de lo anterior, dice, es la orden de archivo emitida por la Fiscal 35 Seccional de Cali el 22 de julio de 2016, quien consideró que al interior de la investigación no existían pruebas que permitieran la caracterización del delito que se pretendía atribuir al señor Ramos Ramírez como resultado del accidente de tránsito ocurrido el 19 de marzo de 2016.

En su concepto, la responsabilidad de acuerdo con lo narrado y a las pruebas aportadas, es única y exclusiva del señor Evelio Marulanda Correa (Q.E.P.D) por haber transitado sin percatarse de la vía y de las acciones de los demás conductores, como se indicó en el IPAT "...pues

del análisis del croquis aportado por los demandantes, se concluye que el señor Marulanda con el cruce realizado violó las disposiciones contempladas en el artículo 70 del Código de Tránsito, como quiera que "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 circulación"..."; para lo cual explica que la información contenida en el croquis fue consignada por el Agente de Tránsito que conoció de los hechos de primera mano y en él la flecha que nos indica cuál era la trayectoria del señor Evelio Marulanda Correa (Q.E.P.D) "permite determinar que su intención era hacer un cruce hacia la izquierda, por lo tanto, debía con anterioridad buscar el carril más cercano para realizar dicha maniobra, situación que no ocurrió por lo que no se percató de la trayectoria del vehículo con placas VCQ 843, el cual seguía por su carril sin realizar ningún cruce".

Así entonces, agrega, el perjuicio reclamado tiene su origen únicamente en el actuar de quien resultó lesionado y al quedar plenamente demostrada la culpa exclusiva de la víctima y con ello la ruptura de nexo causal, no hay lugar condenar a los demandados por los hechos objeto de este proceso, punto sobre el cual resalta que la conducta del conductor del vehículo de placas VCQ 843 siempre fue prudente, precavida y conforme a las normas de tránsito, lo cual se puede demostrar con las pruebas aportadas en el presente proceso.

En gracia de discusión y en el eventual caso de un reconocimiento de perjuicios en favor de la parte actora "*...estos deberán liquidarse con los lineamientos expuestos por la Corte, en el entendido de sesenta millones para cada uno de los demandantes, luego de verificarse la estrecha relación y el daño que se ha causado a cada uno de ellos...*"; de igual modo, en cuanto al contrato de seguros, refiere que en el caso hipotético de una

eventual condena el amparo que se afectaría es el de LESIONES O MUERTE DE UNA PERSONA, lo que significa que la aseguradora en ningún caso estará obligada a pagar una indemnización que exceda el equivalente a 1.000 SMMLV, que para la fecha del accidente equivalen a \$ 689.455.000.

Con fundamento en lo anterior, se opone a las pretensiones de la demanda y formula las excepciones de mérito que denomina *INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD ATRIBUIBLE AL CONDUCTOR DEL VEHÍCULO VCQ 843, EN CONSECUENCIA, AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD ATRIBUIBLE A LA PARTE PASIVA, CONFIGURACIÓN DE LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA, FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA, INDEBIDA CUANTIFICACIÓN DE LOS PERJUICIOS EXTRAPATRIMONIALES, LÍMITES MÁXIMOS DE LA RESPONSABILIDAD DE LA COMPAÑÍA ASEGURADORA, CAUSALES DE EXCLUSIÓN DE COBERTURA DE LA PÓLIZA DE AUTOMÓVILES No. 1507116002076, ENRIQUECIMIENTO SIN CAUSA, PRESCRIPCIÓN, CADUCIDAD, COMPENSACIÓN Y NULIDAD RELATIVA y la GENÉRICA, INNOMINADAS Y OTRAS.*

Ahora bien, en respuesta al llamamiento en garantía formulado por la **EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO ETM S.A. EN REORGANIZACIÓN**, explica que la Póliza RCE No. 1507116000622 fue anulada por emisión incorrecta al interior de la compañía y, en su lugar, la compañía de seguros procedió a emitir la PÓLIZA No. 1507116002076, con exactamente la misma vigencia (04 de enero de 2016 al 03 de enero de 2017), condiciones, coberturas, valores asegurados y deducibles inicialmente descritos en la póliza No. 1507116000622, mientras que la póliza de R.C. E. en exceso No. 1507217000004 no tiene vigencia para la fecha en que ocurrió el accidente de tránsito.

III.- FALLO DE PRIMERA INSTANCIA:

El juez de instancia se refiere a la responsabilidad civil extracontractual en el ejercicio de actividades peligrosas, a la presunción de culpa que opera en este régimen, a la causa extraña que debe demostrar el demandado para exonerarse de peligrosidad y la incidencia causal de la víctima en la producción del accidente que debe tenerse en cuenta cuando ambas partes concurren en el ejercicio de este tipo de actividad.

En este escenario, empieza por reseñar la hipótesis del accidente que quedó plasmada en el Informe de Accidente de Tránsito diligenciado por la autoridad correspondiente, quien indicó que aquél se produjo por “NO ESTAR PENDIENTE DE LA VÍA Y DE LAS ACCIONES DE LOS DEMÁS CONDUCTORES PARA EL CONDUCTOR DE PLACA NYS-80B”, advirtiendo desde ya que la misma no resultó desvirtuada en el proceso.

Prevalido de la definición del concepto de “huella de derrape”, infiere que la existencia de ella en el lugar del accidente se produjo por una rueda en movimiento de la motocicleta sin que esta se haya bloqueado por efecto del freno o de otra causa, para lo cual resalta que no hubo huella de frenado para ninguno de los vehículos. Lo anterior, dice, además de las reglas de la experiencia, determina que la moto resultó impactada por el vehículo de servicio público por encontrarse esta moto en el carril de desplazamiento exclusivo del bus del Sistema de Transporte Masivo MIO, bien fuera total o parcialmente, para lo cual explica que en el *croquis* el bus se desplazaba por el carril izquierdo de la vía, la cual cuenta con dos calzadas con tres carriles cada uno; de igual modo, refiere que ayudado de la tecnología, las imágenes satelitales encontradas en Google muestran la existencia de una intersección, de la Estación Andrés Sanín y del carril exclusivo para el

desplazamiento del bus padrón perteneciente al Sistema de Transporte Masivo MIO; carril en el que ocurre el accidente según lo corroboró el agente de tránsito.

En cuanto a la descripción de los daños sufridos por los automotores, refiere que en el informe se consignó que respecto del bus "*no se le observó daños*", pero en la llanta trasera derecha se encontró una huella hemática, mientras que en la moto solo se observaron rayones en el *carenade y otros por determinar*. A partir de lo anterior, comparadas ambas descripciones y acudiendo a las reglas de la experiencia, el juez *A-quo* concluye que entre los dos automotores no existió una colisión a manera de choque violento, sino un contacto lateral por parte de la moto, lo que desencadenó su atropellamiento, pues de haber existido tal, la proporción del bus hubiere resultado evidente en los daños de la motocicleta.

En cuanto al testimonio del agente de tránsito, indica que éste reconoció la elaboración del informe del accidente y corroboró que la vía donde ocurre el accidente es de dos sentidos por calzada, cada una con tres carriles, estando demarcado un carril exclusivo para los vehículos del sistema de transporte MIO ubicado en el extremo izquierdo de la calzada; de igual modo, siempre afirmó que el bus transitaba por el carril asignado, dentro de su carril, no observó colisión o choque directo, solo huella hemática en la llanta trasera derecha del bus y aunque, dice, el accidente de tránsito no fue atendido inmediatamente, lo cierto es que el agente arribó al lugar de los hechos a es de las 5:20 p.m., momento para el cual según las reglas de la experiencia, había luz solar y podía realizar una revisión visual para determinar los daños de los automotores, de ahí que el *dato* se puede

considerar como fidedigno o se puede presumir que sí corresponde a la realidad.

De igual modo, aunque el testigo finalmente dijo que no pudo establecer si el motociclista invadió el carril exclusivo "*...si fue enfático en mencionar que el hecho sí sucedió dentro del carril del MIO, eso sí lo señaló, fue enfático, esa situación determina que la posición final del bus fue en su carril, la huella de derrape indica que hubo un desplazamiento lateral al contacto del bus con la moto hacia la derecha donde quedó la moto, sumado a la huella hemática en la llanta trasera del bus...*", lo que aunado a la ausencia de huella de frenado le permite concluir al juez *A-quo* que el siniestro ocurrió dentro del carril exclusivo del cual ningún otro conductor puede hacer uso.

Frente a ello, señala que no se planteó en el informe hipótesis concreta para el conductor del bus y, por el contrario, en el croquis se anotó que este se desplazaba por el carril destinado exclusivamente para él, de ahí que respecto de este conductor considera que cumplió con la obligación de transitar por el carril demarcado como lo exige el artículo 60 del Código Nacional de Tránsito y es allí donde ocurre el accidente "*situación esclarecedora para este proceso*".

Así entonces, reitera que la posición final de la motocicleta (al costado derecho del bus) indica que hubo un desplazamiento lateral y aunado a la huella hemática en la llanta trasera del bus, son estos elementos que permiten deducir que *el aplastamiento* lamentable del conductor de la motocicleta ocurrió por una invasión así sea parcial del carril del MIO ubicado en el extremo izquierdo de la calzada, mientras que el bus siempre conservó su carril, situación que determina que fue la víctima quien infringió la norma de tránsito al no transitar por el carril derecho

de la vía (artículo 94 del Código Nacional de Tránsito) y desconocer la prohibición de usar el carril destinado para el sistema de transporte masivo de la ciudad, lo cual resulta la causa eficiente del accidente "*a falta de prueba en contrario*".

En este sentido agrega, no se demostró un giro indebido, no se acreditó infracción alguna por parte del conductor del bus, se trata de una intersección semaforizada y aun de haberse observado una conducta objeto de reproche por parte del conductor del bus, el motociclista tampoco observó la conducta esperada para realizar un adelantamiento o cambio de carril. Y es que, sino hubiese incurrido total o parcialmente en el carril exclusivo o, en su defecto, de haber usado el carril destinado para las motos, el accidente de tránsito no se hubiese producido con las fatales consecuencias, de modo que la hipótesis consignada en el informe de tránsito resulta corroborada, estableciéndose como la causa única o desencadenante del accidente de tránsito la culpa exclusiva de la víctima, lo que descarta el nexo de causalidad.

En consecuencia, niega las pretensiones de la demanda y condena en costas a la parte actora.

IV.- REPAROS CONCRETOS:

*No es cierto que haya intervenido únicamente la culpa de la víctima y aunque toda la argumentación de la sentencia giró en torno a esa teoría, "*también estuvo presente el comportamiento del conductor del bus*", presentándose la concurrencia de culpas.

En su concepto, siempre va a existir una participación aunque sea mínima, para lo cual señala que no es cierto que la víctima haya ocupado el carril del MIO o no haya estado transitando por su carril; la huella hemática y la huella de derrape por sí solas no logran establecer una total responsabilidad de la víctima, para lo cual afirma que cuando un vehículo cierra a otro tan pequeño de las dimensiones de la moto, lo que hace éste es tratar de esquivar por naturaleza humana, de ahí que la huella de derrape no lleva a la conclusión que la víctima fue la única causante del accidente; igual la hemática toda vez que *"...si lo logra coger a la víctima con la llanta trasera ahí va a quedar la huella"*.

*Defecto fáctico por indebida valoración del informe de tránsito, el cual considera que carece de precisión, rigurosidad y la hipótesis que en él se consigna no es indiscutible; no se dejaron consignados testigos presenciales, hay imprecisiones, la descripción de los daños es insuficiente, no se hizo cotejo de los vehículos, la posición final es que cada vehículo conserva su carril, no se muestra la moto invadiendo el carril del MIO, cada vehículo conserva su carril en su posición final y no se referencia porqué se dibuja esa trayectoria diagonal para la moto.

*Indebida apreciación del testimonio del agente de tránsito, quien informó que algunas situaciones no le constaban, que no recordaba por el tiempo, de tal modo que no explicó la causa del accidente, habló de las huellas, pero no informó si hubo fotografías, cuál fue el primer respondiente, el punto de impacto; no pudo decir que la víctima invadió el carril del bus, no estableció huella de frenado y aunque dijo que no hubo punto de impacto, no supo responder.

*Se hace un escaso análisis de la concurrencia de culpas, no existe prueba contundente de la culpa exclusiva de la víctima.

V.- SUSTENTACIÓN.

En el término previsto en el artículo 12 de la Ley 2213 de 2022, la parte demandante sustenta su recurso de apelación, reiterando en primer lugar que, en la producción del daño también estuvo presente, y en grado sumo, el comportamiento desplegado por el conductor del vehículo de palcas VCQ 843 señor JHON JADER RAMOS, como quiera que él también iba desplegando una actividad peligrosa, de ahí que sean los demandados quienes tienen la carga de probar que la conducta de la víctima fue la causa única o concurrente del hecho ilícito, *"...y no lo hicieron, no presentaron testigos, solamente se basa en la causa probable que estableció el agente en el Informe de Accidente de Tránsito..."*.

En este caso, dice, el hecho de que la víctima vaya en su bicicleta (sic) y se disponga a cruzar la vía, como deben hacerlo todas las personas que quieran pasar al otro extremo de la vía, este hecho *per se*, no es determinante y no tiene poder liberatorio para el conductor del vehículo, para lo cual insiste en que la muerte del conductor de la motocicleta fue consecuencia directa de la imprudencia, la impericia del conductor del vehículo señor **JHON JADER RAMOS**, *"por cuanto atropella al motociclista en su propio carril, causándole heridas, que le ocasionaron la muerte"*, por lo que considera que *"...el Juzgado de primera instancia, debió graduar la responsabilidad, pero sobre todo, porque quedo (sic) demostrado, que los comportamientos de los dos conductores, contribuyeron, tanto el uno como el otro, en grado sumo, a la producción del daño..."*.

Agrega que no es cierto que la víctima haya ocupado el carril del bus, la huella de derrape son huellas producidas cuando un vehículo se desvía de la dirección que lleva y se va hacia un lateral, es así como, dice, cuando un vehículo cierra a otro, la reacción inmediata de un

vehículo pequeño de las dimensiones de una motocicleta comparadas con las de un bus, *es tratar de esquivarse, como lo hizo en este caso el motociclista*, luego entonces, por si solo el análisis que hace el juez, sobre la huella de rape (sic) no lleva a la conclusión de que la víctima fue la única y exclusivamente generadora del daño.

Precisa a continuación que, si bien es cierto que el informe de tránsito constituye pieza importante para esclarecer las circunstancias de tiempo y lugar en que acaeció el hecho, no puede perderse de vista que lo que los agentes de tránsito consignan en aquel, son tan solo hipótesis a cerca de las causas que probablemente dieron lugar a que se produjera el incidente, más no se trata de afirmaciones indiscutibles, estando a la orden del día errores en la ubicación topográfica, dimensionamiento de las posiciones finales de los vehículos, y huellas de frenado, entre otros, a partir de lo cual indica que, no es cierto que de acuerdo a lo narrado y estipulado en el IPAT, se pueda concluir por ese solo hecho la culpa exclusiva de la víctima. En primer lugar, afirma, porque el agente policial que levantó el informe de accidente, señor Antonio José Ortiz, no fue *testigo presencial*, segundo, porque llegó casi 40 minutos después de acaecido el mismo, y tercero, porque lo plasmado en el informe es una mera causa probable, una hipótesis.

Según afirma, en la sentencia no se hizo un análisis detallado del informe de accidente de tránsito, no se hizo referencia al punto de impacto, las huellas de frenada de los vehículos, la posición final de los mismos, la velocidad con la cual pudieron haber transitado y en cuanto al IPAT carece de mucha precisión, de mucha rigurosidad, en el informe hay muchas contradicciones, no se indaga por qué no se dejó consignado testigos y las huellas y los daños que se consignan en el

informe de tránsito son muy deficientes; tampoco se hizo un cotejo de los vehículos y en el informe *"...se observa la posición final de los vehículos cada quien conserva su carril, en ningún momento se dibuja como posición final de la moto invadiendo el carril al vehículo (Mio), por el contrario cada vehículo en la posición final conservan su carril..."*.

Tampoco se hizo referencia en la sentencia de primera instancia a la trayectoria en diagonal que dibuja el agente de tránsito; humanamente es imposible que el guarda, que llega una hora después, dibuje diagonalmente la trayectoria de la moto, esto es posible siempre y cuando haya mediado o exista un video o documento audiovisual que se le permitiera, establecer la trayectoria en diagonal.

Reitera a continuación, las observaciones realizadas a la valoración del testimonio del agente de tránsito, respecto de quien dice, *"...no supo explicar muchas de las preguntas que se le hizo el suscrito, incluso las que le hizo la contraparte. Él no informó, no dijo nada si hubo álbum fotográfico; tampoco informó donde fue el punto de impacto; por esta circunstancia es que no se está de acuerdo, en que se diga que la víctima invade el carril del Bus, el guarda no logró establecer esa circunstancia, no estableció la trayectoria en diagonal, no dijo cómo llegó a eso, no estableció huella de frenada, no relaciona testigos..."*, tampoco supo responder quién chocó a quién.

Por último, se refiere a la necesidad de analizar la concurrencia de culpas dado que los dos vehículos iban en movimiento y no existe prueba alguna de la culpa exclusiva de la víctima.

VI.- CONSIDERACIONES.

A. PRESUPUESTOS PROCESALES Y LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA.

Sea lo primero decir que la presencia de los presupuestos procesales es incuestionable, toda vez que la jurisdicción y la competencia concurren a cabalidad, a la par que a las partes les asisten la capacidad para ser parte, así como la de comparecer al litigio. De igual forma la demanda principal, como las actuaciones de ella derivadas, reúnen los requisitos formales, y no existe causal de nulidad que invalide lo actuado.

De igual modo, existe la legitimación en la causa tanto por activa como por pasiva, teniendo en cuenta que los demandantes son quienes pretenden, en calidad de esposa e hijos de la víctima **EVELIO MARULANDA CORREA**, el pago de la indemnización por los perjuicios que les fueron causados con ocasión del accidente de tránsito ocurrido el día 19 de marzo de 2016 en el que perdió la vida el señor Marulanda Correa, mientras que han sido demandados el conductor, la empresa propietaria del vehículo que resultó involucrado en el accidente y la compañía de seguros con quien se tenía contratada la póliza de responsabilidad civil extracontractual.

B.- PROBLEMAS JURÍDICOS.

En atención a lo decidido por el juez a-quo y a los reparos debidamente sustentados por la parte demandante, corresponde a este Despacho dar respuesta a los siguientes problemas jurídicos:

- i).- ¿Cuál es el régimen probatorio que corresponde aplicar en este asunto y sobre qué parte pesa la carga de la prueba?
- ii).- ¿Cuál fue la hipótesis que quedó consignada en el informe del accidente de tránsito como causa probable del mismo?

¿Qué otros medios de prueba obran en el plenario? ¿Es cierto que se presenta una indebida valoración probatoria del informe del accidente de tránsito y del testimonio rendido por el agente que lo elaboró?

¿A partir del material probatorio arrimado al expediente, es cierto que, debió acudirse a la concurrencia de culpas como lo afirma la parte apelante o, por el contrario, no se evidencia incidencia alguna del comportamiento del conductor del bus en la producción del accidente?

C.- RESOLUCIÓN DE LOS PROBLEMAS JURÍDICOS.

c.1.- De la Responsabilidad Civil Extracontractual en Accidentes de Tránsito.

Este juicio siendo ordinario, gira alrededor de la RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL, como quiera que las pretensiones fueron encaminadas a declarar a la parte demandada como civilmente responsable de los perjuicios causados a los demandantes a raíz del accidente de tránsito ocurrido el día 19 de marzo de 2016, producto del cual perdió la vida el señor EVELIO MARULANDA CORREA.

La Carta Política de 1991 incluye la responsabilidad civil extracontractual en sus artículos 88, 90 y 95, con alcances significativos al mencionar la existencia de la responsabilidad objetiva. El Código Civil trata sobre el tema en el Libro 4º Título XXIV "RESPONSABILIDAD COMUN POR LOS DELITOS Y LAS CULPAS ", artículos 2341 y siguientes. La responsabilidad civil extracontractual divídase en directa (Artículos 2341, 2342, 2343, 2345 y 2346 del Código Civil) e indirecta (Artículos 2347 y siguientes).

Por sabido tenemos que la responsabilidad en accidentes de tránsito es una modalidad de la responsabilidad civil extracontractual que se concreta en cuatro elementos para que ella se dé en un caso determinado: **1.** El hecho físico. **2.** La culpa. **3.** El nexo causal y **4.** El daño.

El artículo 2356 del Código Civil consagra una presunción general de culpa por el daño causado en el ejercicio de actividades peligrosas, en virtud de la cual la carga de la prueba de la culpa no corresponde a la víctima demandante sino al autor del perjuicio, esto es, el demandado. Para destruir tal presunción, el demandado debe acreditar una causa extraña –fuerza mayor, caso fortuito, culpa de la víctima-, es decir, no le basta la prueba de la ausencia de culpa para exonerarse de la responsabilidad.

Ha explicado la Corte Suprema de Justicia que en estos casos *"...El ofendido únicamente tiene el deber de acreditar la configuración o existencia del daño y la relación de causalidad entre éste y la conducta del autor, pudiéndose exonerar solamente con la demostración de la ocurrencia de caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o la intervención de un tercero..."*. (Sentencia del 26 de agosto de 2010. M.P. Ruth Marina Díaz Rueda), lo cual ha sido reiterado en recientes sentencias, como la SC665-2019:

"...A partir de la presunción de culpabilidad que rige en las acciones de responsabilidad extracontractual por daños ocasionados en el ejercicio de actividades peligrosas, se itera, la víctima sólo está obligada a probar el daño y la relación de causalidad, mientras que al autor para exonerarse está obligado a acreditar la presencia de un elemento extraño como causa exclusiva del daño, esto es, fuerza mayor o caso fortuito, culpa de la víctima o intervención de un tercero.

En ese sentido, en SC 26 ago. 2010, rad. 2005-00611-01, la Corte de manera enfática expuso,

La Corporación de modo reiterado tiene adoptado como criterio hermenéutico el de encuadrar el ejercicio de las actividades peligrosas bajo el alero de la llamada presunción de culpabilidad en cabeza de su ejecutor o del que legalmente es su titular, en condición de guardián jurídico de la cosa, escenario en el que se protege a la víctima relevándola de demostrar quién tuvo la responsabilidad en el hecho causante del daño padecido cuyo resarcimiento reclama por la vía judicial, circunstancia que se explica de la situación que se desprende de la carga que la sociedad le impone a la persona que se beneficia o se lucra de ella y no por el riesgo que se crea con su empleo. El ofendido únicamente tiene el deber de acreditar la configuración o existencia del daño y la relación de causalidad entre éste y la conducta del autor, pudiéndose exonerar solamente con la demostración de la ocurrencia de caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o la intervención de un tercero¹. (Subraya intencional) ...”.

Ahora bien, en materia de colisión de actividades peligrosas, actualmente la jurisprudencia nacional ha señalado que, *“...existiendo roles riesgosos, no hay lugar a una responsabilidad con culpa probada o de neutralización de culpas, sino de una **participación concausal o concurrencia de causas²**, por cuanto una actividad peligrosa no deja de serlo por el simple hecho de ser protagonista con otra acción de la misma naturaleza...”³ (Negrillas de la Sala), de tal modo que⁴:*

“...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 (...)”.

7.5. De igual manera, no se debe desconocer que la conducta positiva o negativa de la víctima puede tener incidencia relevante en el examen de la

¹ Reiterada en SC5854-2014, entre otras.

² En este caso, nada obsta para del mismo modo aludir a la existencia de presunción de causalidad en forma concordante con Henry Mazeaud; pero no puede entenderse que se trate de presunción de culpa. Es decir, da lugar a presumir la existencia del nexo causal, el cual podría quedar a la deriva con la presencia de causa extraña.

³ SC2111-2021 de 2 junio.

⁴ CSJ. SC2107-2018 de 12 junio.

responsabilidad civil, pues su comportamiento puede corresponder a una condición del daño.

Así las cosas, cuando la actuación de quien sufre el menoscabo no es motivo exclusivo o concurrente del percance que él mismo padece, tal situación carecerá de eficacia para desestimar la responsabilidad civil del autor o modificar el quantum indemnizatorio.

Por el contrario, si la actividad del lesionado resulta "en todo o en parte"⁵ determinante en la causa del perjuicio que ésta haya sufrido, su proceder, si es total, desvirtuará correlativamente, "el nexo causal entre el comportamiento del presunto ofensor y el daño inferido"⁶, dando paso a exonerar por completo al demandado del deber de reparación; en tanto, si es en parte, a reducir el valor de ésta.

En otras palabras, para que el interpelado pueda liberarse plenamente de la obligación indemnizatoria, se requiere que el proceder de la víctima reúna los requisitos de toda causa extraña, esto es, "que se trate de un evento o acontecimiento exterior al círculo de actividad o de control de aquel a quien se le imputa la responsabilidad"⁷, como causa exclusiva del reclamante o de la víctima...".

c.2.- Caso concreto.

c.2.1.- No habiendo a estas alturas controversia alguna en cuanto a la ocurrencia del accidente del tránsito y el lamentable fallecimiento del señor EVELIO MARULANDA CORREA a raíz del accidente de tránsito ocurrido el día 19 de marzo de 2016, corresponde a la Sala definir, como se esbozó en los problemas jurídicos planteados, si en verdad se demostró que el comportamiento del demandado incidió en la producción del accidente que dé lugar a una concurrencia de culpas o, por el contrario, se comprueba la exoneración de la responsabilidad que se pretende endilgar a los demandados.

⁵ CSJ SC 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-00042-01.

⁶ *Ídem.*

⁷ CSJ SC 23 de noviembre de 1990, G.J. CCTIV, pág. 69.

Lo anterior, teniendo en cuenta que tanto el conductor del vehículo como el de la motocicleta, se encontraban desarrollando una actividad peligrosa al momento del accidente, caso en el cual considera la Sala que, como se citó en precedencia, corresponde determinar la incidencia del comportamiento de cada uno de los agentes involucrados en la producción del resultado, para así deducir a cuál de ellos el daño le resulta imputable desde el punto de vista fáctico y jurídico.

Así damos respuesta a los interrogantes de nuestro primer problema jurídico.

c.2.2.- En este escenario, recordemos que, como lo ha dicho la Corte⁸, el croquis o bosquejo topográfico constituye un *"Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente"*, su valoración queda sujeta al sistema racional de apreciación de las pruebas *"...entendido como aquel que "No ata a juez con reglas preestablecidas que establezcan el mérito atribuible a los diversos medios probatorios, sino que lo dota de libertad para apreciarlos y definir su poder de convicción, con un criterio sistemático, razonado y lógico, orientado por las reglas del sentido común, la ciencia y las máximas de la experiencia, evaluación que desde luego tiene el deber de justificar, para observar los requisitos de publicidad y contradicción, pilares fundamentales de los derechos al debido proceso y a la defensa"* (CSJ SC de 25 de abril de 2005, Rad. 0989, reiterada CSJ SC de 27 de agosto de 2014, Rad. 2006-00439-01) ...".

⁸ CSJ. SC7978-2015.

Al respecto, cierto es que en el Informe Policial del Accidente de Tránsito No. A000354735 el agente Antonio José Ortiz consignó como hipótesis del accidente "NO ESTAR PENDIENTE DE LA VÍA Y DE LAS ACCIONES DE LOS DEMÁS CONDUCTORES PARA EL CONDUCTOR DE PLACA NYS-80B".

Por su parte, el bosquejo topográfico refleja que ambos automotores se desplazaban por la Calle 75 en el sentido Norte – Sur a la altura de la Carrera 17, estando establecido en el proceso que el bus involucrado en el accidente hace parte del Sistema de Transporte Masivo Integrado de Occidente MIO y por tanto, se desplazaba por el carril destinado exclusivamente para dichos automotores, ubicado en el extremo izquierdo de dicha calzada, la cual cuenta con tres (3) carriles: uno "Solo Bus" y dos (2) para los demás vehículos.

En cuanto tiene que ver con la motocicleta, se tiene que esta no se desplazaba por el carril derecho de la calzada: así lo indica el sitio donde ocurrió el accidente (entre el carril "central" y el carril del MIO) y el punto final que evidencia el bosquejo topográfico, en el cual se dejó consignado también que respecto del bus no se *"observó daño pero en la llanta trasera del lado derecho se pudo evidenciar una huella hemática"*, mientras que la moto mostró *"huella de rape (sic) longitud horizontal 3.50 metros longitud vertical 5.50 metros"*, además de *"rayones carenaje (sic) y otros por determinar"*, sin que se evidenciara punto de impacto entre los dos automotores.

De acuerdo con lo anterior, observa la Sala en primer lugar que, tal como lo consideró el juez *A-quo*, no existe evidencia de un choque o colisión entre los dos automotores pues, como quedó consignado en el informe de tránsito, no se encontraron signos de ello en el bus,

mientras que en la moto solo se describieron rayones en el carenaje producto quizás de la caída, pero no de un impacto violento con el bus del sistema de transporte masivo que, por supuesto, de haberse producido hubiera ocasionado daños importantes en la motocicleta.

De igual modo, la huella de derrape descrita en el croquis, entendida ésta como la *"...producida por los neumáticos del vehículo durante un desplazamiento o deslizamiento lateral..."*⁹, indica que en algún momento del desplazamiento pudo existir algún tipo de aproximación o de contacto (que no choque o colisión) entre el bus y el conductor de la motocicleta, producto del cual éste se deslizó en forma lateral hasta quedar la moto a la altura de la llanta trasera derecha del bus aproximadamente, lo que puede explicar la presencia de una huella hemática en dicha llanta.

Ahora bien, frente a este escenario ningún reproche cabe hacer al conductor del bus si en cuenta se tiene que, el bosquejo da cuenta de que este automotor se desplazaba por su carril y fue esta su posición final, sin que exista evidencia de que hubiese realizado alguna maniobra como *"cerrar a la moto"* como se afirma en el recurso de apelación máxime cuando, se reitera, el automotor se desplazaba por su carril exclusivo y la intersección semaforizada de la que da cuenta el croquis se encuentra varios metros más adelante como para pensar que en el punto del accidente el bus hubiese intentado pasar al carril del centro o realizar un giro a la derecha con destino a la Estación Andrés Sanín¹⁰.

⁹ <https://www.investigaciondeaccidentes.com/2006/12/huellas-en-la-va.html>

¹⁰ Incluso, las imágenes satelitales que datan del 2015 en el buscador Google muestran cómo el carril del "SOLO BUS" estaba perfectamente delimitado con los *topes* color amarillo, lo que hacía imposible para el bus salir de su carril y cerrar a la moto.

Contrario a ello, la escena así descrita nos lleva a resaltar, en primer lugar, la infracción de tránsito cometida por el motociclista al no transitar en la forma en que lo exigía para la fecha del accidente el artículo 94 de Ley 769 de 2002: *"...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..."*.

(...)

"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"¹¹.

Conforme con lo anterior, aunque ciertamente el bosquejo topográfico no permite establecer con total certeza que el motociclista invadió el carril exclusivo del bus, lo cierto es que aquel no se desplazaba por el carril que le correspondía y en caso de haber pretendido girar a la izquierda en la intersección semaforizada que, se insiste, se observa varios metros adelante, su paso al carril central debió ser con todo el cuidado y la prudencia posible, lo cual no sucedió y resulta relevante para este caso toda vez que, como ya se dijo, existió algún tipo de contacto o de acercamiento imprudente que hizo que la motocicleta se deslizara o -si se quiere- derrapara¹² hacia el lado derecho y terminara a la altura de la llanta trasera derecha del bus, hipótesis que también se explica por las lesiones sufridas por el señor Marulanda Correa quien,

Se puede consultar en: https://www.google.com/maps/@3.4451308,-76.4812922,3a,75y,203.18h,90t/data=!3m7!1e1!3m5!1srJN6LYrWxMp_o7p2Z5ZK3g!2e0!5s20150101T000000!7i13312!8i6656?coh=205409&entry=ttu

¹¹ Es de anotar que la Ley 1811 de 2016 que modificó las normas de tránsito en este aspecto fue expedida con posterioridad al accidente.

¹² Según la definición que trae la RAE derrapar es:
Dicho de un vehículo: Patinar desviándose lateralmente de la dirección que llevaba

contrario a lo afirmado en la demanda, no murió inmediatamente sino varios días después por una *"FALLA ORGÁNICA MÚLTIPLE SECUNDARIA A LA SEPSIS DE ORIGEN RESPIRATORIO ORIGINADA POR POLITRAUMA SEVERO EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO"*, describiéndose en el informe del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses *"HERIDA POR ELEMENTO CONTUNDENTE EN VÍAS DE RESOLUCIÓN EN CARA Y HOMBRO IZQUIERDO, SE APRECIA HERIDA QUIRÚRGICA EN BRAZO IZQUIERDO (...) HAY FRACTURA DE REJA COSTAL BILATERAL DE BRAZO IZQUIERDO Y DE ESCÁPULA IZQUIERDA, DURANTE EL PROCEDIMIENTO DE NECROPSIA NO SE EVIDENCIARON OTROS TRAUMAS DIFERENTES A LOS PRODUCIDOS POR EL ELEMENTO CONTUNDENTE"*.

Nótese entonces que las lesiones sufridas por el señor EVELIO MARULANDA CORREA lo fueron en el lado izquierdo, concretamente en el hombro, brazo y escápula, lo que reafirma la hipótesis que aquí se ha esbozado sobre las circunstancias en las que tuvo lugar el lamentable accidente, esto es, que en algún momento del recorrido existió de su parte un acercamiento o aproximación imprudente al carril por el cual se desplazaba el automotor del Sistema de Transporte Masivo.

Para la Sala, no es cierto que la sentencia contenga una indebida apreciación del informe de tránsito; si bien el mismo no es un ejemplo de perfección, lo consignado en él como la huella de derrape, la ausencia de daños en el bus, la huella hemática en la llanta trasera derecha del bus y los rayones observados en el *carenade* de la moto, corroboran la hipótesis consignada como causa del accidente y permiten inferir que el suceso ocurrió en la forma ya descrita.

Ahora, aunque es cierto que el testimonio del agente de tránsito Antonio José Ortiz fue impreciso y confuso, ello es entendible dado que, como él mismo lo explicó, se trata de un accidente que ocurrió

cerca de seis (6) años antes de su declaración y en la audiencia ni siquiera fue posible ponerle de presente el informe por él realizado por problemas tecnológicos, motivo por el cual dijo apelar a su memoria, lo que lo hace poco confiable cuando se trata de un servidor que atiende numerosos accidentes a diario.

No obstante, como ya se dijo, lo consignado en el IPAT, aunado a las lesiones que se describieron en la humanidad del señor Marulanda Correa, sí permiten establecer la falta total de prueba sobre alguna conducta imprudente por parte del conductor del bus mostrándose entonces irrelevante su actuar en la producción del accidente según, se insiste, la prueba obrante en el plenario; por el contrario, la evidencia más bien indica que el motociclista no se desplazaba por el carril que le correspondía y en un acercamiento o aproximación imprudente al carril izquierdo de la calzada hay una alta probabilidad de que perdiera el control de la motocicleta que derrapó algunos metros para quedar a la altura de la llanta trasera derecha del bus, en la cual se encontró justamente una huella hemática, de manera que, se reitera, no existe prueba de alguna conducta reprochable por parte del señor JOHN JAIDER RAMOS RAMÍREZ que hubiese incidido en grado alguno en la producción del lamentable accidente.

En estos términos damos respuesta a los interrogantes de nuestro segundo problema jurídico.

D.- CONCLUSIÓN.

Así las cosas, se impone confirmar en todas sus partes la sentencia objeto de apelación, con la consecuente condena en costas de segunda instancia a cargo de la parte actora y a favor de los demandados.

VII.- PARTE RESOLUTIVA.

En consecuencia, esta Sala de Decisión Civil del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cali, administrando Justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

RESUELVE

PRIMERO.- CONFIRMAR en todas sus partes la sentencia objeto de apelación, de fecha y procedencia conocidas, por lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.

SEGUNDO.- CONDENAR en costas de segunda instancia a cargo de la parte actora y a favor de los demandados, para lo cual el Magistrado sustanciador fija por concepto de agencias en derecho la cantidad equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente.

TERCERO.- Cuándo y cómo proceda, **REGRESE** el expediente al Juzgado de origen.

NOTIFÍQUESE

Firmado electrónicamente

FLAVIO EDUARDO CÓRDOBA FUERTES

(En uso de permiso)

JOSÉ DAVID CORREDOR ESPITIA

Rad. 76001 – 31 – 03 – 001 – 2020 – 00102 - 01 (10353)

Firmado electrónicamente

JULIÁN ALBERTO VILLEGAS PEREA

Firmado Por:

Flavio Eduardo Cordoba Fuertes
Magistrado
Sala 003 Civil
Tribunal Superior De Cali - Valle Del Cauca

Julian Alberto Villegas Perea
Magistrado
Sala Civil
Tribunal Superior De Cali - Valle Del Cauca

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: **bf5f52c042c8835d39ec84497d5c6863207183f51ff39563a62cf0a748c6f434**

Documento generado en 11/06/2024 11:03:57 AM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>