

Señores

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE CUNDINAMARCA Y AMAZONAS
SALA CIVIL FAMILIA

secftsupcund@cendoj.ramajudicial.gov.co

Atn. Jaime Londoño Salazar

E. S. D.

REFERENCIA: VERBAL
RADICACIÓN: 253203189001-2022-00115-01
DEMANDANTE: ANA GRACIELA JIMENEZ BELTRAN Y OTROS
DEMANDADOS: ALLIANZ SEGUROS S.A. Y OTROS

ASUNTO: ALEGATOS DE CONCLUSIÓN DE SEGUNDA INSTANCIA

GUSTAVO ALBERTO HERRERA ÁVILA, mayor de edad, vecino de la ciudad de Cali, identificado con la cédula de ciudadanía No. 19.395.114 de Bogotá, abogado titulado y en ejercicio, portador de la tarjeta profesional No. 39.116 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en calidad de apoderado general de **ALLIANZ SEGUROS S.A.**, sociedad comercial anónima de carácter privado, legalmente constituida, con domicilio en la ciudad de Bogotá D.C., como consta en el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio, el cual consta en el expediente, de manera respetuosa y encontrándome dentro del término legalmente establecido, a presentar los **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN DE SEGUNDA INSTANCIA**, solicitando desde este momento que se CONFIRME íntegramente la Sentencia de Primera instancia proferida por el Juzgado Promiscuo del Circuito de Guaduas, Cundinamarca del 24 de julio de 2024 que negó la totalidad de las pretensiones de la demanda. Lo anterior, de conformidad con los fundamentos fácticos y jurídicos que se esgrimen a continuación:

RESPECTO AL FONDO DEL ASUNTO

En el curso del trámite de primera instancia, la parte actora demandó COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE TANQUES Y CAMIONES PARA COLOMBIA “COVOLCO”, LUIS JOSE PRADA QUINTERO, al señor PEDRO ALEXANDER AGUILLON MOLINA y a ALLIANZ SEGUROS S.A. con el fin de que fueran declarados civil y solidariamente responsables por los daños y perjuicios extrapatrimoniales que le fueron causados como consecuencia del deceso MARCO ANTONIO BARRERA ANGEL (Q.E.P.D.), en el accidente de tránsito acaecido el día 28 de septiembre del 2015.

En sentencia del 24 de julio de 2024, el Juzgado Promiscuo del Circuito de Guaduas, Cundinamarca, determinó desestimar las pretensiones de la demanda, teniendo en cuenta que no se configuraron los elementos de la responsabilidad por los que fuese posible condenar a los demandados. Como consecuencia de lo anterior, los demandantes interpusieron recurso de apelación en contra de la sentencia del 24 de julio de 2024.

En tal virtud, me opondré a los infundados reparos que presentó la parte demandante en su recurso de alzada y para tal fin, estructuraré este escrito de la siguiente manera: (i) Oposición a los reparos planteados por la parte Demandante. y (ii) Fundamentos por los cuales la sentencia de primera instancia debe ser confirmada por el Tribunal.

I. **OPOSICIÓN A LOS REPAROS PRESENTADOS EN PRIMERA INSTANCIA POR LA PARTE DEMANDANTE**

En primer lugar, es necesario advertirle al Honorable Tribunal que el escrito de sustentación del recurso de apelación interpuesto en contra de la Sentencia de primera instancia proferida el día 24 de julio de 2024 por el Juzgado Promiscuo del Circuito de Guaduas, que negó las pretensiones de la demanda, y que por demás, son aparentemente afirmativos en tanto no cuentan con ningún fundamento probatorio, consideramos importante darle sentido y alcance a los puntos importantes de sus inconformidades documentadas, en tanto fueron desarrollados de forma abstracta, denominándolos cada uno de la siguiente forma:

- **FRENTE AL ENUNCIADO QUE SE DENOMINARÁ “EL FACTOR DETERMINANTE DEL ACCIDENTE NO ES ATRIBUIBLE AL SEÑOR MARCO ANTONIO BARRERA ANGEL (Q.E.P.D.) - NO SE CUMPLE CON LOS ELEMENTOS PARA QUE SE CONFIGURE UNA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA”.**

Tal como se sustentó en el curso de la primera instancia, en el presente caso no podrá imputarse responsabilidad alguna a los Demandados por los hechos acaecidos el día 28 de septiembre de 2015, en el accidente de tránsito en el que se vio involucrado el vehículo de placas SSZ-102. Lo anterior, como quiera que operó la causal eximente de la responsabilidad relativa al hecho exclusivo de la víctima, dado que el señor MARCO ANTONIO BARRERA ANGEL (Q.E.P.D) quién se desplazaba en una bicicleta sin guardar el debido cuidado al pasar por un reductor de velocidad, perdió el control de su medio de transporte. Circunstancia que posteriormente derivó en su caída, exponiendo a un riesgo mayúsculo su vida ocasionando el accidente y la consecuencia lamentable de éste. Bajo esta premisa, se reitera que la ocurrencia del accidente de tránsito y el fallecimiento que de éste se derivó, es atribuible exclusivamente a la irresponsabilidad, imprudencia, negligencia y falta de acatamiento de las normas de tránsito por parte de la víctima, porque tal como puede extraerse de Informe Policial de Accidentes de Tránsito (“IPAT”) la hipótesis del accidente se estableció con la codificación 157 “otra” y que a su vez explicó se debió a la “Pérdida de control de la bicicleta al pasar un resalto”. Circunstancia que además confirmada por el Informe Técnico de Reconstrucción (RAT) aportado. En ese orden de ideas, la configuración y aplicación de esta causal exonerativa de responsabilidad tiene por efecto la imposibilidad de imputación del daño al extremo pasivo de la litis. Máxime cuando no se acreditó el nexo causal entre la supuesta acción desplegada por el señor PEDRO ALEXANDER AGUILLON MOLINA, conductor del vehículo de placas SSZ-102 y los perjuicios pretendidos por los demandantes.

La teoría de la causalidad aplicada en Colombia es la causalidad adecuada. A diferencia de la teoría de la equivalencia de condiciones en la que simplemente basta aplicar el método de la supresión mental hipotética y determinar si el hecho final se hubiere o no presentado o no con

determinada actuación. La teoría de la causa adecuada exige un filtro adicional, en el que de esa multiplicidad de causas que se pueden presentar en el mundo fenomenológico que pueden ser condiciones sine qua non, serán relevantes solo aquellas de las que fuera previsible el resultado. La teoría de la causa adecuada ha sido la elegida por la Corte Suprema de Justicia como la teoría aplicable en Colombia ha sido definida así:

*“Es sabido que para que exista la responsabilidad se requieren tres elementos absolutamente indispensables y necesarios: el daño, el hecho generador del mismo y un nexo de causalidad que permita imputar el daño a la conducta (acción u omisión) del agente generador. **El nexo causal se entiende como la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador del daño y el daño probado. La jurisprudencia y la doctrina indican que para poder atribuir un resultado a una persona y declararla responsable como consecuencia de su acción u omisión, es indispensable definir si aquel aparece ligado a esta por una relación de causa-efecto. Si no es posible encontrar esa relación mencionada, no tendrá sentido alguno continuar el juicio de responsabilidad.**”¹ - (Subrayado y negrilla por fuera de texto).*

Así mismo, la Corte Suprema de Justicia ha construido toda una postura jurisprudencial a través de la cual ha zanjado esta controversia decantándose por la teoría de la intervención causal para la determinación de la responsabilidad cuando más de un agente despliega una conducta potencialmente peligrosa de las cuales se puede desencadenar el daño. En sentencia del 24 de agosto de 2009, con radicado 2001-01054-01, (reiterada en sentencia SC-3862 de 2019) la Corte puntualizó lo siguiente:

“(…) 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

¹ Patiño, Héctor. “Responsabilidad extracontractual y causales de exoneración. Aproximación a la jurisprudencia del Consejo de Estado colombiano”. Revista Derecho Privado N14. Universidad Externado de Colombia. 2008

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 cual 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).

Al respecto de la carga probatoria y su ausencia de utilización la Honorable Corte Suprema de Justicia en sentencia 2194708 del 31 de mayo de 2021 y M.P: Guillermo Sánchez Luque, se indicó:

“No se demostró la causa adecuada del accidente de tránsito. Aunque en el proceso quedó acreditado que la motocicleta colisionó con un vehículo de propiedad de la entidad demandada y que era conducido por un funcionario en ejercicio de sus funciones, la demandante no acreditó la incidencia de la actividad desplegada por la parte demandada en la producción del daño. Según el artículo 177 CPC, aplicable por remisión expresa de los artículos 168 y 267 CCA, **incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que prevén el efecto jurídico que persiguen y, por tanto, quien alega un hecho debe demostrar su ocurrencia para que se produzca el efecto pretendido, ya que la sola afirmación de la demandante no es suficiente para acreditarlo.** Como no obra prueba que acredite que la actividad peligrosa ejecutada por la entidad demandada fue la causa del accidente, no se probó el nexo de causalidad entre el daño y la acción endilgada

a la demandada. Por ello, la Sala revocará la sentencia apelada.”(Negrilla y subrayado fuera de texto).

Por todo lo anterior, la doctrina y jurisprudencia contemporánea prefieren denominar el fenómeno en cuestión como el “hecho” de la víctima, como causa única en la producción del daño cuya reparación se demanda. Continuando con el estudio jurisprudencial de hecho de la víctima como causal eximente de la responsabilidad, debemos hacer referencia a los pronunciamientos de la Corte Suprema de Justicia, que en fallo del 17 de noviembre de 2020 se refirió a los elementos que estructuran la responsabilidad así:

*“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.**”² - (Subrayado y negrilla por fuera de texto)*

En el mismo pronunciamiento del 17 de noviembre de 2020, la corte indicó:

² Corte Suprema de Justicia. SC4420-2020. Expediente 2011-00093. M.P. Luis Armando Tolosa Villabona.

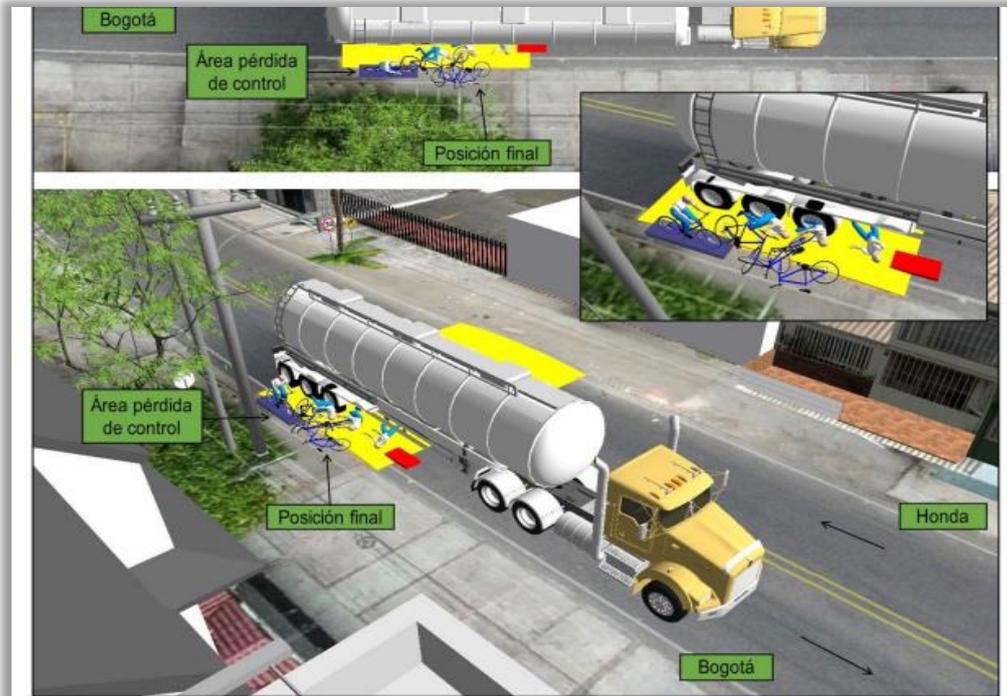
“La visión del asunto contenida en dicha providencia se traduce en una verdad inobjetable: si no existe nexo causal entre el daño y el actuar del demandado, resulta indudable que en ese evento no pudo mediar culpa o dolo de su parte, dado que, finalmente, **a nadie puede atribuirse falta alguna por un hecho que no tiene ninguna relación con su conducta**” - (Subrayado y negrilla por fuera de texto)

En ese sentido, no tuvo otro camino el Juez de primera instancia que negar las pretensiones de la demanda, pues no existe prueba alguna que acredite relación de causalidad entre el supuesto daño alegado por el extremo actor y la actuación del señor PEDRO ALEXANDER AGUILLON MOLINA, conductor del vehículo de placas SSZ-102, habida cuenta que *contrario sensu* de lo esgrimido por el abogado de los demandantes, fue que el señor MARCO ANTONIO BARRERA ANGEL (Q.E.P.D) quién se desplazaba en una bicicleta sin guardar el debido cuidado al pasar por un reductor de velocidad, lo que ocasionó que perdiera el control de su medio de transporte, lo que posteriormente derivó en su caída, exponiendo a un riesgo mayúsculo su vida ocasionando el accidente y la consecuencia lamentable de éste. Lo que desde ya debe indicarle al Despacho una falta total de prudencia de la víctima, dado que de haber empleado la debida prudencia que exige la ley para el tránsito de ciclistas, se hubiere podido evitar la ocurrencia del accidente y como consecuencia, su fallecimiento.

En respaldo de lo anterior, téngase en cuenta el informe de reconstrucción de accidente de tránsito, que dicho sea de paso, fue el único medio probatorio aportado en el proceso por la parte pasiva de la presente litis, que respalda el informe Policial de Accidentes de Tránsito (“IPAT”) que registró la hipótesis del accidente con la codificación 157 “otra” y que a su vez explicó se debió a la “Pérdida de control de la bicicleta al pasar un resalto”, con la calidad de garantizar la verdad sustancial *subjudice* y que, por su puesto, respalda lo concerniente a la exigente de responsabilidad de los demandados por la existencia de causa extraña: hecho exclusivo de la víctima en cabeza del señor MARCO ANTONIO BARRERA ANGEL (Q.E.P.D).



Imagen No. 23: En esta imagen se muestra la probable posición relativa de los involucrados al inicio de la pérdida de control del ciclista. Elaborada en el software Trimble Forensic Reveal.



**DOCUMENTO: INFORME TÉCNICO - PERICIAL DE RECONSTRUCCIÓN
FORENSE DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO No. 231134267 – A.**

Teniendo en cuenta las fotografías adjuntas al RAT que se aportó como medio probatorio, fue posible ultimar que:

- En el croquis del informe de la autoridad no hacen referencia a huellas de frenado, huellas de arrastre metálico o huellas de arrastre biológico.
- El área azul de 2,0 x 0,5 m en las imágenes, **indica que la pérdida de control y estabilidad de la bicicleta se presenta en cualquier punto de esta área**, la cual se encuentra sobre el costado derecho de la vía a la altura del resalto de la calle 1 en sentido Honda – Bogotá.
- El área de 1,0 x 0,5 m, área de color rojo, indica que la interacción se presenta en cualquier punto de esta área la cual se encuentra en el carril derecho de la calzada en sentido Honda - Bogotá, es decir, en el carril de desplazamiento del tractocamión, aproximadamente entre 0,4 y 0,9 m desde la línea de borde hacia el centro de la calzada.
- **Se anota que la interacción se presenta al momento del proceso de sobrepaso del resalto por parte del vehículo No. 1 Tractocamión, es decir el conductor no percibió un riesgo con anterioridad.**
- Teniendo en cuenta las evidencias encontradas y el análisis del evento se puede indicar que **existe una compatibilidad con el hecho que el vehículo No. 2 Bicicleta se encontraba en un proceso de caída antes de la interacción del cuerpo del Ciclista con el vehículo No. 1 Tractocamión.**
- Es importante resalta que en el informe policial de accidente de tránsito IPAT, **no se registraron daños asociados al vehículo No.2 Bicicleta.**

Por lo tanto, el sustento del togado en lo concerniente a que *“no es posible aplicar un modelo físico para realizar un cálculo, no es entendible de donde aquel perito dedujo la posición en la*

que iba la bicicleta antes de que ocurriera el trágico accidente en cuestión. Contrario a tener soportes técnicos,” y que “recordemos que es el señor PEDRO ALEXANDER AGUILLON MOLINA quien realiza, por el lado izquierdo, la maniobra de adelantamiento de la bicicleta sobre la que se movilizaba MARCO ANTONIO BARRERA ANGEL (Q.E.P.D.), y al pasar el reductor de velocidad sobre la vía, con el tráiler del tractocamión toca a MARCO ANTONIO, haciendo que este pierda el equilibrio y caiga sobre las llantas del tractocamión. Siendo este el factor determinante del accidente en cuestión”, no concuerdan con la realidad, máxime, en tanto como se explicará más adelante con detalle, el RAT aportado por mi representada, contó con todos los análisis físicos y técnicos que correspondían y no concuerdan con la manifestación, sin fundamento probatorio alguno, respecto de que fue el tráiler el que colisionó al señor Barrera y no al contrario, luego, tantas manifestaciones sin fundamento y en contraposición el INFORME TÉCNICO - PERICIAL DE RECONSTRUCCIÓN FORENSE DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO No. 231134267 – A cuenta con todo el respaldo físico y científico de lo sucedido, solo refuerzan el agravante de que MARCO ANTONIO BARRERA ANGEL (Q.E.P.D.), desatendió los lineamientos normativos, lo cual resulta ciertamente determinante en el tránsito de vías, puesto que la Ley 769 de 2002, en su artículo 55 estipula que el peatón, igual que los demás agentes del tránsito, debe comportarse en forma que no perjudique o ponga en riesgo a los demás.

ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. *Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.*

Se colige de lo anterior, que el Código Nacional de Tránsito exige a los ciclistas, cerciorarse de que no existe peligro para hacerlo. Situación que no ocurrió en este caso, puesto que el MARCO ANTONIO BARRERA ANGEL (Q.E.P.D.) expuso a un riesgo innecesario su vida, quién se desplazaba en una bicicleta sin guardar el debido cuidado al pasar por un reductor de

velocidad, desconociendo así lo ordenado por el Código Nacional de tránsito, artículo 55 y artículo 94, dado que éste último regula normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos:

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.

Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

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.

Lo anterior, demuestra que el señor MARCO ANTONIO BARRERA ANGEL (Q.E.P.D.) al comportarse en contravía a la normatividad de tránsito expuso su vida imprudentemente y desatendiendo las leyes que regulan el tránsito en Colombia. En tanto, es evidente la impericia al perder el control del velocípedo, cayendo sobre la vida y siendo imposible evitar el siniestro por parte del conductor del vehículo tipo tráiler que ni siquiera alcanzó a observar el ciclista. sí mismo, los demás elementos materiales probatorios apuntan en el mismo sentido, es decir, que se trata de un resalto reductor de velocidad en el cual un ciclista sin observar las medidas de seguridad cae por su de su propia altura en una vía principal, con las consecuencias funestas de ser arrollado, tal como se ha señalado, atendiendo a lo argumentado de la situación fáctica en el único responsable de estos hechos fue el ciclista, es decir, el señor Marco Antonio Barrera Ángel finalmente también se confirma con lo establecido en el dictamen pericial.

Lo que no puede ser desconocido por el Despacho, puesto que desde la prueba base de este proceso (Informe Policial de Accidente de Tránsito) queda totalmente claro que la causa que ocasionó el accidente en el que perdió la vida el señor MARCO ANTONIO BARRERA ANGEL (Q.E.P.D.), en ningún caso puede ser imputable al conductor del vehículo de placas SSZ-102. Por cuanto es evidente que las circunstancias que rodearon el hecho se encontraban en la esfera de dominio de la víctima y no de los Demandados. Por tanto, en este caso era irresistible e imprevisible que un peatón eligiera conscientemente atravesar una vía completamente oscura, cuando se encontraba un paso peatonal completamente seguro para el tránsito de peatones.

En este punto y antes de ultimar, vale la pena resaltar algunas de las conclusiones que arrojó el Informe Técnico Reconstrucción de Accidente de Tránsito (RAT) elaborado por IRIS VIAL, respecto de los hechos ocurridos el 28 de septiembre de 2015, en las que se confirma con total suficiencia todos los fundamentos de la presente excepción, así:

7. CONCLUSIONES: 7.1 Secuencia: 1. Basados en el registro de evidencias y el análisis FORENSE realizado para el evento se plantea la secuencia PROBABLE2 para el accidente en donde: antes del accidente el vehículo No.1 TRACTOCAMIÓN se desplazaba por el carril derecho en sentido Honda – Bogotá a la altura de la calle 1 No. 8 – 31 barrio centro en el municipio de Guaduas, (Cundinamarca); mientras tanto el vehículo No. 2 BICICLETA se desplazaba en el mismo sentido al lado del tractocamión sobre el costado derecho de la calzada a la altura del resalto, y que previamente presentó pérdida de estabilidad hacia la izquierda con consecuente volcamiento lateral.

2. El tractocamión se desplaza por su carril derecho, el conductor de la bicicleta pierde el control y rota sobre su eje realizando un giro longitudinal sobre su costado izquierdo, cae al piso y se arrastra hacia su posición final, así como el ciclista se desvía hacia su izquierda en donde entran en contacto con un segmento del costado posterior derecho del semirremolque a la altura de sus ejes; “Generándose las lesiones en el cuerpo del ciclista”, paralelamente el conductor del tractocamión continua su marcha hasta detenerse en la posición final registrada a 200 m aproximadamente del sitio del accidente, y el ciclista queda sobre en el piso en la posición final registrada.

En conclusión, tras el análisis fáctico y normativo del caso, y una vez analizado el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito RAT, encontramos sin lugar a dudas que el comportamiento del señor MARCO ANTONIO BARRERA ANGEL (Q.E.P.D.), fue totalmente negligente, imprudente, irresponsable y contrario a las normas de tránsito. Además, teniendo en cuenta que la imprudencia de que desplazaba en una bicicleta sin guardar el debido cuidado al pasar por un reductor de velocidad, hicieron inevitable la ocurrencia del accidente. Tanto así, que, de no haber realizado las conductas anteriormente descritas, el accidente de tránsito no hubiese ocurrido y consecuentemente, no se hubiese derivado su fallecimiento. En ese sentido, es completamente evidente ante la lógica fáctica de los sucesos ocurridos, que la

causante del accidente de tránsito fue justamente la víctima. Igualmente, teniendo en cuenta que estamos ante una concurrencia de actividades peligrosas, era el extremo actor quien tenía la carga de probar la responsabilidad del conductor del vehículo asegurado. Sin embargo, no solo no probó sino que la única prueba aportada indica el accidente acaeció por el hecho exclusivo de la víctima.

- **FRENTE AL ENUNCIADO QUE SE DENOMINARÁ “EL DICTAMEN PERICIAL APORTADO NO CUMPLE CON LOS REQUISITOS FORMALES ESTABLECIDOS EN EL CÓDIGO GENERAL DEL PROCESO”.**

La contraparte ha señalado que el dictamen pericial no cumple con los requisitos formales establecidos en los numerales 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 del artículo 226 del Código General del Proceso (CGP), ni con los criterios jurisprudenciales aplicables. Sin embargo, esta afirmación carece de fundamento y será demostrada como incorrecta a lo largo de la siguiente argumentación. En el marco del presente proceso, es fundamental abordar y refutar la afirmación realizada por la contraparte respecto al dictamen pericial aportado como prueba. Contrario a lo manifestado, se sostiene que el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito (RAT), elaborado por IRIS VIAL en relación con los hechos ocurridos el 28 de septiembre de 2015, cumple cabalmente con los requisitos establecidos por la ley y la jurisprudencia para ser considerado como prueba válida en el proceso.

Establece el artículo 226 del Código General del Proceso, lo siguiente:

Artículo 226. Procedencia

La prueba pericial es procedente para verificar hechos que interesen al proceso y requieran especiales conocimientos científicos, técnicos o artísticos.

Sobre un mismo hecho o materia cada sujeto procesal solo podrá presentar un dictamen pericial. Todo dictamen se rendirá por un perito.

No serán admisibles los dictámenes periciales que versen sobre puntos de derecho, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 177 y 179 para la prueba de la ley y de la costumbre extranjera. Sin embargo, las partes podrán asesorarse de abogados, cuyos conceptos serán tenidos en cuenta por el juez como alegaciones de ellas.

El perito deberá manifestar bajo juramento que se entiende prestado por la firma del dictamen que su opinión es independiente y corresponde a su real convicción profesional. El dictamen deberá acompañarse de los documentos que le sirven de fundamento y de aquellos que acrediten la idoneidad y la experiencia del perito.

Todo dictamen debe ser claro, preciso, exhaustivo y detallado; en él se explicarán los exámenes, métodos, experimentos e investigaciones efectuadas, lo mismo que los fundamentos técnicos, científicos o artísticos de sus conclusiones.

El dictamen suscrito por el perito deberá contener, como mínimo, las siguientes declaraciones e informaciones:

- 1. La identidad de quien rinde el dictamen y de quien participó en su elaboración.*
- 2. La dirección, el número de teléfono, número de identificación y los demás datos que faciliten la localización del perito.*
- 3. La profesión, oficio, arte o actividad especial ejercida por quien rinde el dictamen y de quien participó en su elaboración. Deberán anexarse los documentos idóneos que lo habilitan para su ejercicio, los títulos académicos y los documentos que certifiquen la respectiva experiencia profesional, técnica o artística.*
- 4. La lista de publicaciones, relacionadas con la materia del peritaje, que el perito haya realizado en los últimos diez (10) años, si las tuviere.*

5. *La lista de casos en los que haya sido designado como perito o en los que haya participado en la elaboración de un dictamen pericial en los últimos cuatro (4) años. Dicha lista deberá incluir el juzgado o despacho en donde se presentó, el nombre de las partes, de los apoderados de las partes y la materia sobre la cual versó el dictamen.*

6. *Si ha sido designado en procesos anteriores o en curso por la misma parte o por el mismo apoderado de la parte, indicando el objeto del dictamen.*

7. *Si se encuentra incurso en las causales contenidas en el artículo 50, en lo pertinente.*

8. *Declarar si los exámenes, métodos, experimentos e investigaciones efectuados son diferentes respecto de los que ha utilizado en peritajes rendidos en anteriores procesos que versen sobre las mismas materias. En caso de que sea diferente, deberá explicar la justificación de la variación.*

9. *Declarar si los exámenes, métodos, experimentos e investigaciones efectuados son diferentes respecto de aquellos que utiliza en el ejercicio regular de su profesión u oficio. En caso de que sea diferente, deberá explicar la justificación de la variación.*

10. *Relacionar y adjuntar los documentos e información utilizados para la elaboración del dictamen.*

Se procederá a analizar detalladamente cómo el Informe Técnico RAT elaborado por IRIS VIAL satisface plenamente cada uno de los requisitos legales y jurisprudenciales exigidos, demostrando así su validez y pertinencia como elemento probatorio en el presente asunto. Este análisis evidenciará que el dictamen pericial en cuestión no solo cumple con las formalidades requeridas, sino que también aporta información técnica valiosa y relevante para la resolución

del caso en cuestión.

Respecto de la exigencia que indica: *Todo dictamen debe ser claro, preciso, exhaustivo y detallado; en él se explicarán los exámenes, métodos, experimentos e investigaciones efectuadas, lo mismo que los fundamentos técnicos, científicos o artísticos de sus conclusiones:* El Informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito (RAT) elaborado por IRIS VIAL cumple cabalmente con los requisitos de ser claro, preciso, exhaustivo y detallado. Este dictamen pericial se destaca por su meticulosa explicación de los exámenes realizados, los métodos empleados, y las investigaciones efectuadas en relación con el accidente ocurrido el 28 de septiembre de 2015. Además, el informe presenta de manera transparente y rigurosa los fundamentos técnicos y científicos que respaldan sus conclusiones, proporcionando una base sólida para su consideración como prueba válida en el proceso. La claridad en la exposición de los hechos, la precisión en los datos presentados, la exhaustividad en el análisis de todos los factores relevantes, y el detalle en la descripción de los procedimientos utilizados, hacen que este dictamen cumpla plenamente con los estándares requeridos por la ley y la jurisprudencia para ser considerado como una prueba pericial confiable y pertinente.

Frente al numeral 3: *La profesión, oficio, arte o actividad especial ejercida por quien rinde el dictamen y de quien participó en su elaboración. Deberán anexarse los documentos idóneos que lo habilitan para su ejercicio, los títulos académicos y los documentos que certifiquen la respectiva experiencia profesional, técnica o artística:* El Informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito (RAT) elaborado por IRIS VIAL cumple plenamente con el requisito legal que exige la acreditación de la profesión, oficio, arte o actividad especial ejercida por quien rinde el dictamen. El perito responsable del informe posee una formación académica sólida y una vasta experiencia profesional en el campo de la física forense y la reconstrucción de accidentes de tránsito. Es Físico y Magíster en Ciencias Físico Matemáticas por la Peoples' Friendship University of Russia, lo que demuestra su alta capacitación académica en las ciencias fundamentales para el análisis de accidentes.

Su trayectoria profesional es extensa y relevante, incluyendo roles como Físico Forense en el Instituto de Medicina Legal (1994-2005), socio fundador y director del Centro Internacional Forense FCI (2005-2007), y Director Forense de IRS VIAL SAS (2007-2022). Ha reconstruido más de 3800 accidentes de tránsito, lo que evidencia una experiencia práctica excepcional en el campo. Además, su reconocimiento como perito experto en las cortes de Colombia y su labor como docente universitario en accidentología y seguridad vial refuerzan su autoridad en la materia. Su participación como presentador y asistente en eventos internacionales como el World Reconstruction Exposition demuestra su compromiso con la actualización continua y su reconocimiento en la comunidad internacional de expertos en reconstrucción de accidentes.

Todos estos antecedentes, respaldados por los correspondientes títulos académicos y certificaciones profesionales, cumplen cabalmente con el requisito legal de demostrar la idoneidad y experiencia del perito para elaborar el dictamen en cuestión, garantizando así la validez y confiabilidad del informe presentado como prueba en el proceso.

Frente al numeral 4: *La lista de publicaciones, relacionadas con la materia del peritaje, que el perito haya realizado en los últimos diez (10) años, si las tuviere:* El Informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito (RAT) elaborado por IRIS VIAL cumple plenamente con el requisito legal que exige la presentación de una lista de publicaciones relacionadas con la materia del peritaje realizadas en los últimos diez años (visible a página 117 del informe aportado). El perito, Diego Manuel López Morales, demuestra una producción académica y científica significativa y relevante en el campo de la reconstrucción de accidentes de tránsito. En el período requerido, ha publicado al menos cuatro artículos directamente relacionados con la materia del peritaje: en 2016, un artículo sobre reconstrucción de colisiones utilizando delta-v como parámetro de control para el análisis de momento, y otro sobre la cuantificación de la probabilidad de evitabilidad en accidentes de tránsito; en 2019, un artículo sobre el análisis forense de accidentes de tránsito y el papel del perito; y en 2020, una publicación sobre estándares científicos y parámetros en la reconstrucción forense de accidentes de tránsito. Estas publicaciones, realizadas en revistas especializadas y presentadas en conferencias internacionales, demuestran la continua actividad investigativa del perito, su actualización

constante en el campo y su reconocimiento en la comunidad científica especializada en reconstrucción de accidentes de tránsito, cumpliendo así cabalmente con el requisito legal establecido.

Frente al numeral 5 y 6: *La lista de casos en los que haya sido designado como perito o en los que haya participado en la elaboración de un dictamen pericial en los últimos cuatro (4) años. Dicha lista deberá incluir el juzgado o despacho en donde se presentó, el nombre de las partes, de los apoderados de las partes y la materia sobre la cual versó el dictamen:* El Informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito (RAT) elaborado por IRIS VIAL cumple con el requisito legal que exige la presentación de una lista de casos en los que el perito ha sido designado o ha participado en la elaboración de dictámenes periciales en los últimos cuatro años. El perito, Diego Manuel López Morales, presenta un listado detallado de sus asistencias como perito, que incluye información relevante sobre cada caso. Aunque algunos detalles no están consignados en el registro, se proporciona información valiosa sobre las ciudades donde se presentaron los dictámenes, las fechas de los mismos, y las partes involucradas. Por ejemplo, se mencionan casos en Villavicencio (25/08/2015), Medellín (17/03/2016 y 11/04/2016), Bucaramanga (4/04/2016) y Espinal (8/04/2016), involucrando a partes como LIBERTY, SURA, EQUIDAD y COINTRASUR. En algunos casos, se proporciona el nombre del apoderado, como Alexandra Toscano y Carlos Caicedo. El listado demuestra la experiencia continua del perito en la elaboración de dictámenes periciales relacionados con la reconstrucción de accidentes de tránsito, cumpliendo así con el espíritu del requisito legal de transparencia y demostración de experiencia reciente en el campo.

Frente al numeral 7: *Si se encuentra incurso en las causales contenidas en el artículo 50, en lo pertinente:* Se encuentra la manifestación en el El Informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito (RAT) elaborado por IRIS VIAL en la página 55 que indica: “Por medio de la presente nos dirigimos a ustedes para comunicarle formalmente que hemos sido designados como peritos por la parte apoderada de la parte solicitante y que igualmente no nos encontramos inmersos o impedidos, para prestar nuestros servicios periciales o como auxiliares de la justicia, por ninguna de las causales que expresa el Artículo 50 del C.G.P”

Frente al numeral 8: *Declarar si los exámenes, métodos, experimentos e investigaciones efectuados son diferentes respecto de los que ha utilizado en peritajes rendidos en anteriores procesos que versen sobre las mismas materias. En caso de que sea diferente, deberá explicar la justificación de la variación:* El Informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito (RAT) elaborado por IRIS VIAL cumple cabalmente con el requisito legal de declarar si los exámenes, métodos, experimentos e investigaciones efectuados son diferentes respecto de los utilizados en peritajes anteriores sobre las mismas materias. El perito ha manifestado explícitamente que los métodos y técnicas empleados en este informe son, en general, los mismos que se utilizan habitualmente en la elaboración de informes periciales de reconstrucción de accidentes de tránsito.

- Específicamente, el perito declara que estos métodos:
 - *Son los utilizados diariamente en el ejercicio de la profesión y la labor de reconstrucción.*
 - *Se basan en el análisis desde el punto de vista de la física, en conjunto con la técnica criminalística y el conocimiento de accidentes de tránsito.*
 - *Se aplican a toda la evidencia técnica-objetiva recopilada y suministrada sobre el evento o siniestro.*

El perito aclara que, aunque las ecuaciones plasmadas pueden diferir entre informes debido a las particularidades de cada accidente analizado, estas siempre están sujetas a las leyes de la física y la experimentación en el ámbito de los accidentes de tránsito. Para el siniestro en cuestión, se utilizó como evidencia objetiva para el análisis físico los elementos enunciados en el Numeral 2 del informe pericial RAT231134267A, en el segmento de Documentación recibida.

Esta declaración cumple con el requisito legal al afirmar la consistencia metodológica con

peritajes anteriores, mientras que también explica las posibles variaciones en las ecuaciones utilizadas, justificándolas por la naturaleza específica de cada accidente analizado. Así, el informe demuestra tanto la solidez de su metodología como la adaptabilidad necesaria para abordar las particularidades de cada caso.

Frente al numeral 9: *Declarar si los exámenes, métodos, experimentos e investigaciones efectuados son diferentes respecto de aquellos que utiliza en el ejercicio regular de su profesión u oficio. En caso de que sea diferente, deberá explicar la justificación de la variación:* Del dictamen pericial aportado con la demanda, se concluye con una sola lectura que acredita de métodos científicos que permitan establecer la veracidad de lo allí enunciado. Por lo tanto, cumple los requisitos exigidos por la norma.

Frente al numeral 10: *Relacionar y adjuntar los documentos e información utilizados para la elaboración del dictamen:* El Informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito (RAT) elaborado por IRIS VIAL cumple cabalmente con el requisito legal de relacionar y adjuntar los documentos e información utilizados para su elaboración. El perito ha detallado de manera exhaustiva tanto las herramientas y procedimientos empleados como la documentación recibida y analizada. Se utilizó el Procedimiento de investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito basado en el Manual de calidad IRS VIAL SAS norma ISO 9001-2015, garantizando así un proceso estandarizado y de alta calidad. Para el análisis se emplearon equipos de cómputo Lenovo con procesadores específicos, el software especializado Trimble Forensics Reveal, y la herramienta IRS Calculator en Excel, demostrando el uso de tecnología avanzada y herramientas especializadas. La documentación recibida y analizada incluye el Informe policial de accidente de tránsito (IPAT), nueve fotografías del lugar de los hechos, y un informe pericial de necropsia, todos ellos procesados mediante técnicas de fijación fotográfica, planimétrica y analíticas basadas en leyes de física, biomecánica, ingeniería automotriz y medicina forense. Esta detallada relación de herramientas, procedimientos y documentos no solo cumple con el requisito legal, sino que también refuerza la solidez y confiabilidad del dictamen pericial presentado.

Corolario, es evidente en el ejercicio probatorio fue allegado por parte de mi representada un dictamen consistente en el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito elaborado por IRIS VIAL en el cual se acreditó que la causa eficiente del daño es en sí misma la conducta de la víctima, en este dictamen se hizo un análisis de evitabilidad y se determinó que la causa del daño fue que el MARCO ANTONIO BARRERA ANGEL (Q.E.P.D) quién se desplazaba en una bicicleta sin guardar el debido cuidado al pasar por un reductor de velocidad.

Ahora, respecto del análisis técnico científico del asunto, resulta verosímil la hipótesis expuesta por la pericia físicas reconstructiva arrimada por mi representada Allianz Seguros S.A. que atribuye la provocación del siniestro a que el ciclista se encontraba en un proceso de caída antes de la interacción del cuerpo del Ciclista con el vehículo No. 1 Tractocamión, cuando transitaba por la berma (además por la parte derecha de la vía) y encontró la inestabilidad de su bicicleta para proseguir y colisiona con el costado derecho del tractocamión. Esa tesis guarda coherencia con la circunstancia de que ningún vehículo sufrió daños (ni el tractocamión ni la bicicleta) y con la posición final del fallecido, a partir de la cual se calculó (esto teniendo en cuenta la manifestación del conductor del vehículo tractocamión y sobre todo el cruce del reductor de velocidad) que llevaba baja velocidad, estimada en un rango probable 10 a 15 km/h; amén de que la inexistencia de huella de frenado significa que no fue de emergencia, indicativa de que fue innecesario que realizara una maniobra repentina o súbita, por eso la fricción de las llantas sobre el piso ningún rastro dejó:

- k) Se entiende por interacción entre dos cuerpos la influencia de uno sobre el otro, directa o indirectamente, por su cercanía o leve contacto, que genera una reacción que puede alterar su estado de movimiento
- l) El área de 1,0 x 0,5 m, área de color rojo, indica que la interacción se presenta en cualquier punto de esta área la cual se encuentra en el carril derecho de la calzada en sentido Honda - Bogotá, es decir, en el carril de desplazamiento del tractocamión, aproximadamente entre 0,4 y 0,9 m desde la línea de borde hacia el centro de la calzada.
- m) Se anota que la interacción se presenta al momento del proceso de sobrepaso del resalto por parte del vehículo No. 1 Tractocamión, es decir el conductor no percibió un riesgo con anterioridad.
- n) De acuerdo con el informe policial de accidentes de tránsito, el conductor del vehículo No. 2 Bicicleta no portaba los elementos de seguridad (caso y chaleco).
- o) Teniendo en cuenta las evidencias encontradas y el análisis del evento se puede indicar que existe una compatibilidad con el hecho que el vehículo No. 2 Bicicleta se encontraba en un proceso de caída antes de la interacción del cuerpo del Ciclista con el vehículo No. 1 Tractocamión.
- p) Es importante resalta que en el informe policial de accidente de tránsito IPAT, no se registraron daños asociados al vehículo No.2 Bicicleta.

DOCUMENTO: INFORME TÉCNICO - PERICIAL DE RECONSTRUCCIÓN FORENSE DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO No. 231134267 – A.

ENFASIS DEL DOCUMENTO: Se anota que la interacción se presenta al momento del proceso de sobrepaso del resalto por parte del vehículo No. 1 Tractocamión, es decir el conductor no percibió un riesgo con anterioridad.

Este dictamen se allana a las exigencias del artículo 226, CGP, fue elaborado por un profesional ingeniero físico, especialista en investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito, con experiencia de 10 años; haber conceptuado en más de 300 accidentes; con publicaciones científicas afines a las materias relacionadas con la reconstrucción de accidentes de tráfico vehicular. Además de la idoneidad acreditada del experto Diego M López Morales, la experticia rendida es clara en sus premisas y conclusiones, detallada porque se esmeró en fundamentar las inferencias, está debidamente soportada con bibliografía, y finalmente, en la audiencia de

presentación del trabajo pericial, el ingeniero fue responsivo y contundente ante los cuestionamientos del juez y los apoderados judiciales de las partes, como bien se notó en respectivo video incorporado al proceso en audiencia de trámite y juzgamiento. A partir de lo antes explicado y contrario a lo indicado por la parte demandante se deberá estimar eficaz el peritaje para la demostración de los hechos tema de prueba en este asunto: la causa extraña; amén de su pertinencia y utilidad, sin duda se aviene a los postulados del artículo 232, CGP, está dotado de precisión y calidad. Las fotografías resultan insuficientes para revelar que la invasión fue del camión, a partir de su posición final y la trayectoria pre impacto, según la peritación física aportada.

Por lo que en alisis del presente asunto, tal y como se realizó el A-quo, lo condensa con exactitud el profesor Uribe García, en reciente artículo (2022) 56, el postulado esencial de la tesis en comento, luego de examinar la línea decisional de nuestra CSJ:

Con el grado de intervención causal no se tiene en cuenta la culpa – ni del demandante ni del demandado -, sino que el juez resuelve con fundamento en criterios objetivos de intervención causal y aprecia 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; (...) y, en particular la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la causa determinante. De hallar un comportamiento negligente o imprudente, el juez analiza, no para determinar la existencia de culpa, sino cuál es el grado de intervención causal dentro de todo ese marco referencial.

Para completar el análisis de comprobación causal, se debe revisar el nivel jurídico, conocido en el derecho anglosajón como el test sobre el alcance de la responsabilidad³, donde se aplica la teoría de la causalidad adecuada reseñada, ilustrada con un concepto de física forense, que arrojó un resultado en el grado de probabilidad, según el estudio cinemático retrospectivo del tractocamión (A partir del cual se dedujo la secuencia más probable del evento dañoso), indicaba

³ BAENA A., Felisa. Ob. cit., p.61

que este no realizo ningún movimiento distinto al de seguir derecho, por parte de la motociclista, implicó un intento de sobrepaso por la berma de la vía en su lado derecho que aumentó la peligrosidad de la maniobra, máxime cuando encontró inestabilidad en la vía que produjo el impacto con el camión, por contera, el único factor causal, al aniquilar las alternativas de maniobrabilidad evasiva de este conductor. Ahora, visto el hecho desde el ángulo del demandado, fácil se aprecia que el comportamiento de ciclista resultó imprevisible, es decir, no era esperable que, ante las variaciones particulares de la calzada, el hecho de que transitada en la berma de esta, el vehículo (tipo bicicleta) que transita por el espacio que ni siquiera es vía (Derecho), caiga repentinamente hacia la trayectoria del camión, sin las debidas previsiones con el flujo de automotores. Y, también se aprecia irresistible en cuanto generado el impacto en el segundo eje del camión, anuló la posibilidad de maniobra evasiva alguna, pues no pudo no evitarla, pues el daño se había consumado.

Como se infiere, confluyen los tres elementos esenciales de la causa extraña: imprevisibilidad, irresistible y ajenidad, este último, evidente porque ninguna intervención hubo del camionero en la circulación indebida del otro automotor.

En conclusión, el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito (RAT) elaborado por IRIS VIAL cumple cabalmente con todos los requisitos legales establecidos en el artículo 226 del Código General del Proceso (CGP). El dictamen, realizado por el ingeniero físico Diego M. López Morales, especialista con más de 10 años de experiencia en investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito, demuestra una sólida fundamentación técnica y científica. La experticia se caracteriza por su claridad, precisión y exhaustividad, respaldada por una metodología rigurosa y el uso de tecnología avanzada. El perito ha demostrado su idoneidad a través de su formación académica, experiencia profesional y publicaciones científicas relevantes. La presentación del dictamen en audiencia reforzó su validez, donde el ingeniero respondió de manera contundente a los cuestionamientos planteados. Contrario a lo alegado por la parte demandante, este peritaje se revela como una prueba eficaz, pertinente y útil para la demostración de la causa extraña en el caso, cumpliendo con los postulados del artículo 232 del CGP. El análisis cinemático retrospectivo presentado en el dictamen proporciona una base

sólida para la determinación objetiva de la causalidad en el accidente, permitiendo al Honorable Ad-quem confirmar la decisión tomada en sentencia de primera instancia del 24 de julio de 2024, por parte del Juzgado Promiscuo Del Circuito De Guaduas.

II. LA SENTENCIA PROFERIDA EN PRIMERA INSTANCIA DEBE SER CONFIRMADA POR CUANTO SE ADOPTÓ LA DECISIÓN JURÍDICAMENTE CORRECTA.

1. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL EXTREMO PASIVO NO HA SIDO DEMOSTRADA

Surtido el debate probatorio fue posible determinar que en el curso del proceso no se probó ningún hecho respecto del cual pueda existir reproche a los demandados, pues para configurarse los elementos de la responsabilidad civil es necesario que concurran los siguientes elementos: i) hecho generador, ii) daño y iii) nexo de causalidad entre el daño sufrido por la víctima y la conducta de aquel a quien se imputa su producción o generación. Sin embargo, no se logra establecer que se reúnan los elementos de la responsabilidad civil dentro del presente asunto, por cuanto no existe nexo de causalidad entre la conducta realizada y el daño generado, en el entendido que, es completamente evidente ante la lógica fáctica de los sucesos ocurridos, que la causante del accidente de tránsito fue justamente la víctima por su actuar imprudente, irresponsable y negligente. Se reitera que la ocurrencia del accidente de tránsito y el fallecimiento que de éste se derivó, es atribuible exclusivamente a la irresponsabilidad, imprudencia, negligencia y falta de acatamiento de las normas de tránsito por parte de la víctima, porque tal como puede extraerse de Informe Policial de Accidentes de Tránsito (“IPAT”) la hipótesis del accidente se estableció con la codificación 157 “otra” y que a su vez explicó se debió a la “Pérdida de control de la bicicleta al pasar un resalto”. Circunstancia que además confirmada por el Informe Técnico de Reconstrucción (RAT) aportado. En ese orden de ideas, la configuración y aplicación de esta causal exonerativa de responsabilidad tiene por efecto la imposibilidad de imputación del daño al extremo pasivo de la litis. Además, aunque la parte

demandante tenía la carga de la prueba, no obra ninguna que valide de alguna forma las pretensiones de los demandantes.

A todas luces, el afectado tiene derecho a reclamar, no obstante, este derecho no se aprecia inequívoco *per se* y la existencia de perjuicios no se presume en ningún caso, no hay disposición legal que establezca tal presunción, así lo dispone la Corte Suprema de Justicia al manifestar que:

“(…) establecida la autoría y existencia de un hecho injusto, el menoscabo que sufre una persona con ocasión del mismo, sólo podrá ser resarcible siempre y cuando demuestre su certidumbre, “porque la culpa, por censurable que sea, no los produce de suyo”. También debe ser directo, esto es, que el quebranto irrogado se haya originado “con ocasión exclusiva del [suceso arbitrario]”.⁴

En ese mismo sentido, en lo atinente a la cuantificación del daño, se tiene definido que el mismo debe ser cierto, real y no eventual o hipotético. Al respecto, la Corte Suprema de Justicia ha expuesto que:

*“(…) en cuanto al perjuicio que se le causa a una persona este debe ser cierto y no puramente conjetural. Naturalmente que **el daño no basta afirmarlo, puesto que es absolutamente imperativo que se acredite procesalmente con los medios de convicción regular y oportunamente decretados y arrimados al plenario.***

Concretado al lucro cesante la Sala, en sentencia de casación de 24 de junio de 2008, precisó lo que seguidamente se reproduce:

*“(…) **supone una existencia real, tangible, no meramente hipotética o eventual**’ situación real, existente al momento del evento dañino, condiciones*

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala Civil, Sentencia SC2107-2018, M.P. Dr. Luis Armando Tolosa Villabona.

estas que, justamente, permiten inferir, razonablemente, que las ganancias o ventajas que se percibían o se aspiraba razonablemente a captar dejarán de ingresar al patrimonio fatal o muy probablemente”⁵. - (Subrayado y negrilla por fuera de texto)

Téngase en cuenta que la jurisprudencia de las altas Cortes al respecto ha indicado que, el cobro de los perjuicios no se puede entender como una fuente de enriquecimiento para la persona que lo alega, por lo tanto, cuando no se aporta la “prueba” que según la parte demandante sirve para demostrar el daño o perjuicio, así como el monto establecido en sus pretensiones, no se puede entender este hecho como una indemnización sino como una fuente de enriquecimiento.

Es claro que, en el marco de desarrollo probatorio del litigio, no se pudo avizorar elementos de prueba que permitieran atribuir responsabilidad al señor Aguillón como conductor del camión SSZ-102. En consonancia con lo reseñado y de acuerdo con el análisis de causalidad existente en el presente caso, se puede inferir que el hecho que debe ser considerado como única causa adecuada y determinante del daño estuvo en cabeza del señor Marco Antonio Barrera, quien se desplazaba en una bicicleta y que de manera lamentable perdió el control al pasar por un reductor de velocidad tipo resalto, generando su precipitación a la vía lo que ocasionaría su muerte, lo cual, es una clara muestra de la configuración del hecho de la víctima como causal que exime de toda responsabilidad al extremo pasivo.

Lo anterior sin duda corrobora la tesis del hecho de la víctima, en la medida que sin ninguna injerencia del conductor del vehículo tipo camión SSZ-102, el señor Marco Antonio Barrera perdió el control de su bicicleta, frente a ello también el Despacho debe considerar que la pérdida del control de la bicicleta por parte del señor Barrera obedeció a su paso por un reductor de velocidad tipo resalto, lo que sin dudas demandaba una mayor precaución debido al tipo de vehículo en que se transportaba. De tal suerte que no existe otra conclusión que el hecho respondió únicamente al actuar de la víctima quien no pudo controlar la bicicleta al pasar por el

⁵ Corte Suprema de Justicia, Sala Civil, Sentencia de 18 de diciembre de 2009. Exp. 1998-00529

reductor de velocidad que conforme al IPAT se corrobora que existía al momento de los hechos como se muestra a continuación:



Documento: Informe Policial de Accidente de tránsito

Transcripción parte esencial: Reductor de velocidad: Resalto”.

En conclusión, tras un exhaustivo análisis fáctico y normativo del caso, incluyendo el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito RAT, no se ha logrado establecer de manera concluyente la responsabilidad del extremo pasivo. Es importante destacar que, en situaciones que involucran la concurrencia de actividades peligrosas, la carga de la prueba recae sobre el extremo actor para demostrar la responsabilidad del conductor del vehículo asegurado. Sin embargo, en el presente caso, no solo no se ha aportado evidencia suficiente para sustentar dicha responsabilidad, sino que la única prueba disponible no permite establecer de manera inequívoca la culpabilidad del extremo pasivo. La ausencia de pruebas concluyentes impide atribuir la responsabilidad del accidente a cualquiera de las partes involucradas con el grado de certeza requerido en procesos de esta naturaleza.

2. INEXISTENCIA DE OBLIGACIÓN INDEMNIZATORIA, POR CUANTO NO SE HA REALIZADO EL RIESGO ASEGURADO EN LA POLIZA AUTO COLETIVO PESADOS NO. 021761790 / 493

De conformidad con lo estipulado en las condiciones específicas la Póliza No. 021761790 / 493, podemos concluir que el riesgo asegurado no se realizó. Mediante la póliza en virtud de la cual se vinculó a mi procurada al presente litigio, la Aseguradora “indemnizará los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales, incluyendo el lucro cesante y daño moral, siempre y cuando se encuentren debidamente acreditados, que cause el asegurado o el conductor autorizado con motivo de la Responsabilidad Civil Extracontractual en que incurra de acuerdo con la ley, proveniente de un accidente de tránsito ocasionado por el vehículo descrito en esta póliza”. Sin embargo, en este caso encontramos que tal responsabilidad no se estructuró, pues ante la inexistencia de nexo causal entre las conductas de los demandados y el daño reclamado por la parte Actora, derivado de la culpa exclusiva de la víctima, pues no existe nexo causal entre la conducta del señor Pedro Alexander Aguillón quien conducía el vehículo de placas SSZ-102 y la ocurrencia del accidente y por el contrario, nos encontramos ante la configuración de una causa exonerativa de responsabilidad entendida como el “hecho de la víctima” comoquiera que, en el accidente de tránsito ocurrido el 28 de septiembre de 2015 se produjo por la falta de precaución del señor Marco Antonio Barrera Ángel (Q.E.P.D), porque tal como puede extraerse del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (“IPAT”) la hipótesis del accidente se estableció con la codificación 157 “otra” y que a su vez explicó se debió a la “Pérdida de control de la bicicleta al pasar un resalto”. Por tanto, el lamentable accidente se produjo por la infortunada pérdida del control de la bicicleta en que se desplazaba el señor Barrera Ángel y en ese sentido resulta evidente que los presuntos perjuicios sufridos con ocasión a la muerte del señor Marco Barrera como consecuencia del accidente de tránsito no están llamados a ser indemnizados por ninguna de las partes que conforman la parte demandada, toda vez que es clara la configuración del hecho de la víctima como causal que exime de toda responsabilidad al extremo pasivo.

Es fundamental que el Honorable Tribunal tome en consideración que en el ámbito de libertad contractual que les asiste a las partes en el contrato de seguro, la Compañía Aseguradora en virtud de la facultad que se consagra en el artículo 1056 del Código de Comercio, puede asumir a su arbitrio todos o algunos de los riesgos a que están expuestos el interés asegurado. Es de esta forma como se explica que al suscribir el contrato asegurativo respectivo, la aseguradora decide otorgar determinados amparos supeditados al cumplimiento de ciertas condiciones

generales y particulares estipuladas en el mismo, y que pido al Ad-quem tener en cuenta en este proceso.

De tal manera que su obligación condicional solo será exigible si se cumplen con los presupuestos que hayan sido pactados por las partes. En otras palabras, las compañías aseguradoras tienen la libertad de escoger cuáles son los riesgos que le son transferidos y en este sentido, solo se ven obligadas al pago de la indemnización en el evento que sean estos riesgos los que acontezcan durante el desarrollo de la relación contractual. La Corte Suprema de Justicia ha sido enfática al resaltar que las compañías aseguradoras pueden, a su arbitrio, asumir los riesgos que consideren pertinentes:

*“(...) como requisito ineludible para la plena eficacia de cualquier póliza de seguros, la individualización de los riesgos que el asegurador toma sobre sí (CLVIII, pág. 176), y ha extraído, con soporte en el artículo 1056 del Código de Comercio, la vigencia en nuestro ordenamiento “de un principio común aplicable a toda clase de seguros de daños y de personas, en virtud del cual **se otorga al asegurador la facultad de asumir, a su arbitrio pero teniendo en cuenta las restricciones legales, todos o algunos de los riesgos a que están expuestos el interés o la cosa asegurados, el patrimonio o la persona del asegurado.**”*

Sin perder de vista la prevalencia del principio de libertad contractual que impera en la materia, no absoluto, según se anunció en líneas pretéritas, se tiene, de conformidad con las consideraciones precedentes, que es en el contenido de la póliza y sus anexos donde el intérprete debe auscultar, inicialmente, en orden a identificar los riesgos cubiertos con el respectivo contrato asegurativo. Lo anterior por cuanto, de suyo, la póliza ha de contener una descripción de los riesgos materia de amparo (n. 9, art. 1047, C. de Co.), en la que, como reflejo de la voluntad de los contratantes, la determinación de los eventos amparados puede darse, ya porque de estos hayan sido individualizados en razón de la mención específica que de ellos

se haga (sistema de los riesgos nombrados) (...)”16(Subrayado y negrilla fuera del texto original).

De conformidad con la facultad otorgada por el artículo 1056 del Código de Comercio, las entidades aseguradoras pueden asumir a su arbitrio con la salvedad que dispone la ley, los riesgos que le sean puestos a su consideración, pudiendo establecer las condiciones bajo las cuales asumen los mismos. Así las cosas, se evidencia que la cobertura principal de la POLIZA AUTO COLETIVO PESADOS NO. 021761790 / 493 es amparar la responsabilidad civil imputable al asegurado, proveniente de un accidente de tránsito ocasionado por el vehículo descrito en dicha póliza tal y como se expone a continuación:

6. Responsabilidad Civil Extracontractual

La Compañía indemnizará los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales, incluyendo el lucro cesante y daño moral, siempre y cuando se encuentren debidamente acreditados, que cause el asegurado o el conductor autorizado con motivo de la Responsabilidad Civil Extracontractual en que incurra de acuerdo con la ley, proveniente de un accidente de tránsito ocasionado por el vehículo descrito en esta póliza. .

El valor asegurado, señalado en la carátula de la póliza, representa el límite máximo de la

19

indemnización a pagar por daños a bienes de terceros y/o muerte o lesiones a terceras personas. Este monto asegurado se considera como límite único combinado restituible por evento.

Estos límites operarán en exceso de los pagos correspondientes a los amparos o coberturas que tengan carácter indemnizatorio o reparatorio del daño en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, FOSYGA, PAS (Planes Adicionales de Salud), EPS, ARL, ARS, Fondos de Pensiones, o de otras entidades de seguridad social.

En tal virtud, Allianz Seguros S.A. se comprometió a amparar la responsabilidad civil Extracontractual en que incurra de acuerdo con la ley, proveniente de un accidente de tránsito ocasionado por el vehículo descrito en esta póliza. Ahora bien, en el presente caso dicha situación no se ha originado, puesto que de conformidad con las pruebas obrantes en el litigio que nos atañe, se demuestra que no se reúnen los presupuestos fácticos y jurídicos exigidos para la declaración de responsabilidad en cabeza del asegurado. Lo que quiere decir, que tampoco ha nacido la obligación indemnizatoria en cabeza de la Compañía de Seguros, al no haberse realizado el riesgo contractualmente asegurado. Sobre el particular, no se puede olvidar que no existe nexo causal entre la conducta del señor Pedro Alexander Aguillón quien conducía el vehículo de placas SSZ-102 y la ocurrencia del accidente y por el contrario, nos encontramos ante la configuración de una causa exonerativa de responsabilidad entendida como el “hecho de la víctima” comoquiera que, en el accidente de tránsito ocurrido el 28 de septiembre de 2015 se produjo por la falta de precaución del señor Marco Antonio Barrera Ángel (Q.E.P.D), porque tal como puede extraerse del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (“IPAT”) la hipótesis del accidente se estableció con la codificación 157 “otra” y que a su vez explicó se debió a la “Pérdida de control de la bicicleta al pasar un resalto”.

En conclusión, es claro que en el presente caso no se ha realizado el riesgo asegurado, toda vez que tal como se dijo anteriormente nos encontramos ante una situación en la que no existe nexo causal, pues no se ha demostrado que los perjuicios ocurrieron como consecuencia de las acciones u omisiones del asegurado ni de alguien autorizado por este. Como consecuencia, no ha nacido la obligación condicional por parte de la Aseguradora

3. SIN EMBARGO, DEBERÁ TENERSE EN CUENTA LAS CONDICIONES CONTRACTUALES DEL SEGURO: LÍMITES DE COBERTURA Y DEDUCIBLES EN CASO DE RESPONSABILIDAD.

En el remoto e improbable evento en que el Despacho considere que la Póliza que hoy nos ocupa sí presta cobertura para los hechos objeto de este litigio, que sí se realizó el riesgo asegurado y que en este sentido sí ha nacido a la vida jurídica la obligación condicional de

Allianz Seguros S.A., exclusivamente bajo esta hipótesis, el Juzgado deberá tener en cuenta entonces que no se podrá condenar a mi poderdante al pago de una suma mayor a la asegurada, incluso si se lograra demostrar que los presuntos daños reclamados son superiores. Por supuesto, sin que esta consideración constituya aceptación de responsabilidad alguna a cargo de mi representada. En este orden de ideas, mi procurada no estará llamada a pagar cifra que exceda el valor asegurado previamente pactado por las partes, en tanto que la responsabilidad de mi mandante va hasta la concurrencia de la suma asegurada.

En este orden de ideas, mi procurada no estará llamada a pagar cifra que exceda el valor asegurado previamente pactado por las partes, en tanto que la responsabilidad de mi mandante va hasta la concurrencia de la suma asegurada. De esta forma y de conformidad con el artículo 1079 del Código de Comercio, debe tenerse en cuenta la limitación de responsabilidad hasta la concurrencia de la suma asegurada:

“ARTÍCULO 1079. RESPONSABILIDAD HASTA LA CONCURRENCIA DE LA SUMA ASEGURADA. *El asegurador no estará obligado a responder si no hasta concurrencia de la suma asegurada, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 1074”.*

La norma antes expuesta, es completamente clara al explicar que la responsabilidad del asegurador va hasta la concurrencia de la suma asegurada. De este modo, la Corte Suprema de Justicia ha interpretado el precitado artículo en los mismos términos al explicar:

*“Al respecto es necesario destacar que, como lo ha puntualizado esta Corporación, **el valor de la prestación a cargo de la aseguradora**, en lo que tiene que ver con los seguros contra daños, **se encuentra delimitado, tanto por el valor asegurado**, como por las previsiones contenidas en el artículo 1089 del Código de Comercio, conforme al cual, dentro de los límites indicados en el artículo 1079 la indemnización no excederá, en ningún caso, del valor real del interés asegurado en el momento del siniestro, ni del monto*

efectivo del perjuicio patrimonial sufrido por el asegurado o el beneficiario, regla que, además de sus significativas consecuencias jurídicas, envuelve un notable principio moral: evitar que el asegurado tenga interés en la realización del siniestro, derivado del afán de enriquecerse indebidamente, a costa de la aseguradora, por causa de su realización” - (Subrayado y negrilla por fuera de texto)

Aunado a lo anterior, es un principio que rige el contrato de seguro de daños, el carácter indemnizatorio del mismo, esto es, que el contrato de seguro tiene como interés asegurable la protección de los bienes o el patrimonio de una persona que pueda afectarse directa o indirectamente por la realización del riesgo. De modo que la indemnización que por la ocurrencia de dicho siniestro corresponda, nunca podrá ser superior al valor asegurado. Al respecto, la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, respecto al carácter indemnizatorio del Contrato de Seguro, en sentencia del 22 de julio de 1999, expediente 5065, dispuso:

“Este contrato no puede ser fuente de ganancias y menos de riqueza, sino que se caracteriza por ser indemnizatorio. La obligación que es de la esencia del contrato de seguro y que surge para el asegurador cumplida la condición, corresponde a una prestación que generalmente tiene un alcance variable, pues depende de la clase de seguro de la medida del daño efectivamente sufrido y del monto pactado como limitante para la tolerancia de la garantía contratada, y que el asegurador debe efectuar una vez colocada aquella obligación en situación de solución o pago inmediato.”

Se puede concluir entonces que el Contrato de Seguro tiene un carácter meramente indemnizatorio y por tal motivo, tiene como finalidad llevar a la víctima al estado anterior, más no enriquecerla. Es por ello que aterrizando al caso en cuestión no es de recibo indemnizar el daño tal y como fue pretendido por la parte Demandante, más aún, teniendo en cuenta las tasaciones exorbitantes de sus perjuicios no probados. En tal sentido, el artículo 1088 del Código de Comercio estableció lo siguiente:

“Respecto del asegurado, los seguros de daños serán contratos de mera indemnización y jamás podrán constituir para él fuente de enriquecimiento. La indemnización podrá comprender a la vez el daño emergente y el lucro cesante, pero éste deberá ser objeto de un acuerdo expreso” - (Subrayado y negrilla por fuera de texto).

Por lo tanto, el carácter de los seguros de daños y en general de cualquier seguro es meramente indemnizatorio, esto es, que no puede obtener ganancia alguna el asegurado/beneficiario con el pago de la indemnización, es decir no puede nunca pensarse el contrato de seguro como fuente de enriquecimiento. Conforme a ello, en caso de pagarse suma alguna que no esté debidamente acreditada por la parte accionante, se estaría contraviniendo el citado principio de mera indemnización del contrato de seguro. En efecto, se estaría supliendo la carga probatoria de la parte actora frente a los presupuestos de una responsabilidad patrimonial del Asegurado y eventualmente enriqueciendo a los accionantes.

Por ende, no se podrá de ninguna manera obtener una indemnización superior en cuantía al límite de la suma asegurada por parte de mi mandante y en la proporción de dicha pérdida que le corresponda debido a la porción de riesgo asumido. Así las cosas, el límite de la responsabilidad de la Aseguradora corresponde a la suma asegurada individual indicado en la carátula de la Póliza, así:

Coberturas		
Amparos	Valor Asegurado	Deducible
Responsabilidad Civil Extracontractual	4.000.000.000,00	1.210.000,00
Asistencia Jurídica en Proceso Penal y Civil	25.000.000,00	0,00
Pérdida Parcial por Daños de Mayor Cuantía	192.600.000,00	0,00
Pérdida Parcial por Daños de Menor Cuantía	192.600.000,00	3.300.000,00

Por todo lo anterior, comedidamente le solicito al Honorable Despacho tomar en consideración que, sin perjuicio que en el caso bajo análisis ALLIANZ SEGUROS S.A. no puede ser condenada por un mayor valor que el expresamente establecido en la Póliza. En todo caso, dicha póliza contiene unos límites y valores asegurados que deberán ser tenidos en cuenta por el Tribunal en el remoto e improbable evento de una condena en contra de mi representada.

III. SOLICITUD

1. Comedidamente solicito al Honorable Tribunal del Distrito Judicial Cundinamarca, Amazonas se **CONFIRME** integralmente la sentencia proferida el 24 de julio de 2024 por el Juzgado Promiscuo Civil del Circuito de Guaduas, en donde de manera acetada se negaron las pretensiones de la demanda.

NOTIFICACIONES

Al suscrito en la Carrera 69 A No. 4-48 Oficina 502 de la ciudad de Bogotá o en la dirección electrónica: notificaciones@gha.com.co

Cordialmente,



GUSTAVO ALBERTO HERRERA ÁVILA

C.C. No. 19.395.114 de Bogotá

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