

Señor:

JUEZ 21 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ.

E.

S.

D.

REF: PROCESO DECLARATIVO DE RESPONSABILIDAD CIVIL
EXTRA CONTRACTUAL

RADICACIÓN No.110014003021-2023-00355-00

DE: JENNY YAMILE CABELLORO DIAZ Y OTROS.

VS. LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C Y OTROS.

HAROLD ARMANDO RIVAS CÁCERES, reconocido como apoderado de la parte actora, por medio del presente escrito descorro el TRASLADO de las excepciones formuladas por la Dra. MÓNICA MARÍA RAMOS MEJÍA, quien representa los intereses de TRANSPORTES Y SERVICIOS TRANSER. De la siguiente manera:

III EXCEPCIONES DE FONDO O DE MÉRITO

3.1 INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL: CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA.

De una lectura detallada de los argumentos de la Doctora MÓNICA RAMOS, se puede evidenciar del cazo error al interpretar normas que ya han sido derogadas dentro de nuestro ordenamiento jurídico en cuanto a la circulación de bicicletas en las vías públicas, pues este manifiesta que el hoy fallecido debía haber transitado por la berma y con una distancia no superior a un metro de la acera u orilla, es menester indicarle que esta normatividad cambio a través de la ley 1811 del año 2016, es decir hace 7 años, ya que el artículo 95 del Código Nacional de Transito estipula lo siguiente.

ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS. <Artículo modificado por el artículo [9](#) de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. **Debe transitar ocupando un carril**, observando lo dispuesto en los artículos [60](#) y [68](#) del presente código. (negrillas me pertenecen).

Por tal razón el ciclista estaba autorizado para transitar sobre la vía, y más cuando en el sector donde ocurrió el accidente no hay ciclo ruta o carril preferencial para los ciclistas, por cuando es una vía ~~tan~~ utilizada por esta clase de actores viales.

Ahora bien, mi estimado doctor Gustavo respecto de la codificación impuesta al ciclista dentro del informe de tránsito, como usted bien lo sabe, solo se trata de una hipótesis que anota el agente de tránsito el cual llega al lugar de los hechos basado tal vez en la versión acomodada del conductor del tractocamión, y esta codificación no alcanza para determinar una responsabilidad civil ya que el agente no está investido para estas facultades.

Es menester aclarar al Dr. Gustavo que la hipótesis del informe de accidente no puede ser considerada como una imputación de responsabilidad en contra del conductor del ciclista ya que a través de la resolución 0011268 del 6 de diciembre del año 2012 expedida por el ministerio de transporte por el cual se adopta el nuevo informe policial de accidente de tránsito su manual de diligenciamiento y se dictan otras disposiciones se estipula. Que para el levantamiento del accidente la autoridad de tránsito debe cumplir el siguiente protocolo

1. las indagaciones y el análisis de los elementos materiales de prueba.
2. evidencia física.
3. Determinación de ruta de los participantes.
4. Punto y lugar de impacto.
5. Análisis preliminar de la dinámica del accidente (antes durante y después). De acuerdo con los impactos y la posición final de los vehículos y las víctimas y más elementos.
6. Análisis de velocidad en lo posible.
7. Posible violación de las normas de tránsito

Recuérdese que el informe de accidente de tránsito contiene una información meramente descriptiva de acuerdo al artículo 143 del Código Nacional de Tránsito, y las hipótesis reseñadas como las causas no son vinculantes sino cuándo las autoridades de tránsito emitan conceptos técnicos sobre la responsabilidad en el choque y la cuantía de los daños siguiendo el procedimiento previsto para ello del artículo 146, por tanto, el informe de accidente de tránsito debe ser analizado y contrastado con las

demás pruebas que se aporten dentro del proceso porque en el marco normativo y el manual permiten establecer que el informe policial de accidentes de tránsito no es un informe pericial sino un informe descriptivo.

Situaciones estas que no fueron tenidas en cuenta por el agente de tránsito que llegó al sitio para la elaboración del croquis, ya que únicamente se basó en la versión acomodada por el conductor del tractocamión. Ahora bien, para tranquilidad del excepcionante gracias a la reconstrucción del accidente de tránsito que se aportó dentro de la demanda, en donde se analiza la dinámica del accidente, se puede determinar las varias normas de tránsito que vulneró el conductor al realizar la maniobra de adelantamiento del ciclista sin ni siquiera respetar la distancia de un metro y medio con respecto del ciclista.

En tratándose de un hecho externo, la cual pregona la pasiva en defensa de sus intereses, la jurisprudencia ha sido unánime en señalar que cualquiera que sea la causa de exoneración, de la responsabilidad civil extracontractual debe cumplir con los siguientes tres requisitos que son de la esencia de estas, los cuales son transversales para cualquiera de ellas:

1.- LA IRRESISTIBILIDAD

La jurisprudencia ha señalado con respecto al CASO FORTUITO O CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA en sentencia SC1230-2018 Radicación **08001-31-03-003-2006-00251-01**, aprobado en Sala de catorce de marzo de dos mil dieciocho) veinticinco (25) de abril de dos mil dieciocho (2018) **Mag. Ponente LUIS ALONSO RICO PUERTA**

“... que ella atañe a la imposibilidad objetiva absoluta de evitar el suceso imprevisto y sus consecuencias no obstante los medios empleados para contrarrestarlo o sobreponerse a él y a su desenlace o en otros términos cuando en las mismas condiciones del demandado y atendiendo la naturaleza del hecho ninguna otra persona hubiere podido enfrentar sus efectos perturbadores, en tales condiciones no sería viable deducir responsabilidad pues nadie es obligado a lo imposible; la imposibilidad relativa por tanto o viabilidad de que con algún esfuerzo de quien enfrenta la situación se supere el resultado lesivo descarta la irresistibilidad”. Corte Suprema de Justicia Sen. 25 de abril del 2018 (Negrillas y subrayas fuera de contexto).

Al decir de la Corte Suprema, si el hecho puede ser prevenido o resistido por el demandado, éste deberá sufrir los efectos de la imputación que le asiste; al estar descartada la irresistibilidad se descarta por contera el caso fortuito o la culpa exclusiva de la

víctima o el hecho de un tercero **“la imposibilidad relativa por tanto o viabilidad de que con algún esfuerzo de quien enfrenta la situación se supere el resultado lesivo descarta la irresistibilidad”**.

“Por lo mismo, no podrá reconocerse la eximente cuando el soportante de la acción indemnizatoria pudo prever y eludir el hecho, pues según se tiene establecido, no impedir el resultado dañoso estando en posibilidad y deber de hacerlo, equivale a producirlo”.

2.- IMPREVISIBILIDAD

La imprevisibilidad, según la Honorable Corte Suprema de Justicia, ha de entenderse como la irrupción súbita de un suceso imposible de eludir, a pesar de la diligencia y cuidado observados con tal fin, para cuya evaluación en cada caso concreto, deberán tenerse en cuenta criterios como:

- 1) El referente a la normalidad o frecuencia.
- 2) El atinente a la probabilidad de su realización.
- 3) El concerniente a su carácter inopinado excepcional y sorpresivo.

Igualmente, sobre las causales de exoneración de responsabilidad, se ha pronunciado la C.S.J. en sentencia del 29 de abril del 2009 (Mag. Ponente Dr. CARLOS IGNACIO JARAMILLO), este se cumple siempre que el hecho que se alega, como fundamento de la causa extraña no esté ligado al agente, a su persona; en este caso debe el demandado probar que la actuación de la víctima es la única y exclusiva causa del daño y que su actuación ha sido meramente pasiva o instrumental pues de lo contrario estará obligado a soportar de manera solidaria la indemnización; es decir que el demandado debe demostrar que NO TUVO NINGÚN GRADO DE PARTICIPACIÓN en el evento dañoso.

3.- LA EXTERIORIDAD

Para que el demandado pueda liberarse plenamente de la obligación indemnizatoria, se requiere que su proceder reúna los requisitos de toda causa extraña, esto es, *“que se trate de un evento o acontecimiento exterior al círculo de actividad o control de aquel a quien se le imputa la responsabilidad”*, y por ende sea causa exclusiva del reclamante o de la víctima. CSJ SC 23 de noviembre de 1990 G.J. CCIV, página 69.

Tenemos pues señor Juez, que el accidente era EVITABLE y RESISTIBLE si se hubiesen cumplidos las normas de tránsito por parte del señor JORGE ALIRIO AREVALO, razón por la cual la excepción no está llamada a prosperar.

3.2 CUANDO EXISTA COLISIÓN DE ACTIVIDADES PELIGROSAS SE DEBE VALORAR LA PRESUNCIÓN DE RESPONSABILIDAD PARA LA APLICACIÓN DE LA COMPENSACIÓN DE CULPAS.

Dentro del presente caso mal hace la pasaba en solicitar una concurrencia de culpas por las actividades peligrosas ya que esta no procede por el criterio de la absorción de la actividad más peligrosa respecto de la que no lo es tanto, donde la prevalente o mayor absorbe a la menor,

Del caso bajo estudio se puede manifestar que es más peligroso conducir un vehículo por su envergadura, fuerza, peso y que tiene más capacidad de daño que una bicicleta, como quedo decantado acá, para la muestra de un botón, dentro de la colisión de estos dos actores viales el ciclista resulto fallecido vs a la integridad física completa del conductor del tractocamión.

Respecto a la relatividad de la peligrosidad se tiene en cuenta el mayor o menor grado de peligrosidad de la actividad o mayor o menor grado de la potencialidad dañina. Lo que se traduce en qué debe verse cuál ejercicio fue causa determinante del daño, o en qué proporción concurrieron a su ocurrencia

Este tema fue tratado en la Corte Suprema de Justicia, sala de casación penal, sentencia del 30 de abril de 1976; 25 de octubre de 1994, expediente 3000, 22 de febrero de 1995.

La relatividad de la peligrosidad consiste en que se preocupa por establecer que labor era más riesgosa en relación con otra, dejando de lado considerar cuál de ellas había causado el daño.

“Establecer si tenían características similares o sí, por el contrario, si diferenciaban en su tamaño, volumen potencial para desarrollar velocidad, ETC, de tal manera que uno de ellos representará un mayor peligro coma y si el vehículo oficial que intervino en el accidente superaba en esos aspectos al del particular que reclamaba la indemnización coma habrá lugar a la aplicación de régimen objetivo de responsabilidad por riesgo excepcional”

La concurrencia de culpas tiene aplicación aun cuando se trata de la responsabilidad en actividades peligrosas aspecto sobre el cual la corte suprema de justicia ha dicho “cuando la víctima no intervino en la creación del peligro que sufrió porque no estuvo dentro de sus posibilidades de decisión, elección, control o realización, entonces no puede considerarse autora o partícipe del daño cuyo riesgo creo otra persona, rad 11001-31-03-030-2021-00121-01

Solicita la pasiva un pronunciamiento en torno a la concurrencia de culpas partiendo del presupuesto de la HIPÓTESIS formulada por el agente de tránsito que elaboró el Informe

Sobre el particular ya se dejó sentado que dicha hipótesis no alcanza para enervar la responsabilidad en cabeza del ciclista, responsabilidad que está más que demostrada con las pruebas documentales arrimadas con el escrito de demanda al conductor del tractocamión.

Sobre este apasionante tema ha sido reiterada la jurisprudencia de la H. CORTE SUPREMA DE JUSTICIA la que a través de la sentencia SC 2107-2018 Mag. Ponente Dr. LUIS ARMANDO VILLABONA ha marcado un derrotero, veamos:

Entre otros argumentos, manifiesta la Corte que el censor ha de detenerse en escrutar la causa eficiente del accidente si la misma prima sobre la víctima o el victimario.

En el sub-lite, bien pronto se advierte que el señor JORGE ALIRIO AREVALO, conductor del vehículo tuvo la oportunidad de evitar el accidente ya que al momento de realizar la maniobra de adelantamiento del ciclista tenía plena panorámica del ancho de la vía, adicional realizó el adelantamiento sin estar a un metro y medio de distancia del ciclista para esta clase de maniobras, pues el accidente ocurre en una vía recta., sector seco con buena visibilidad, y tuvo el espacio y la distancia para evitar el luctuoso hecho si hubiese conducido con apego a las normas de tránsito y por el carril de la derecha como lo determina nuestros cañones de procedimiento en materia de tránsito.

Ahora bien, la actividad de JORGE FEDERICO CRUZ (q.e.p.d.) no fue determinante en el acaecimiento del hecho lesivo, iba por su carril de acuerdo al artículo 95 del código nacional de tránsito y fue golpeado lateralmente al momento en que el tractocamión decide realizar la maniobra de adelantamiento del ciclista.

Continúa la Corte en el examen de la concurrencia de culpas:

“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.

Es deber del juez, establecer mediante un cuidadoso estudio de las pruebas, la incidencia del comportamiento desplegado por cada parte alrededor de los hechos que constituyen la reclamación, en particular cuando estas provienen de una actividad peligrosa y al mismo tiempo se alegue concurrencia de conductas en la producción del hecho lesivo.

Continúa la Corte:

*“(…) [P]ara que opere la compensación de culpas de que trata el artículo 2357 del Código Civil **no basta que la víctima se coloque en posibilidad de concurrir con su***

actividad a la producción del perjuicio cuyo resarcimiento se persigue, sino que se demuestre que la víctima efectivamente contribuyó con su comportamiento a la producción del daño, pues el criterio jurisprudencial en torno a dicho fenómeno es el de que para deducir responsabilidad en tales supuestos (...) la jurisprudencia no ha tomado en cuenta, como causa jurídica del daño, sino la actividad que, entre las concurrentes, ha desempeñado un papel preponderante y trascendente en la realización del perjuicio. De lo cual resulta que sí, aunque culposo, el hecho de determinado agente fue inocuo para la producción del accidente dañoso, el que no habría ocurrido si no hubiese intervenido el acto imprudente de otro, no se configura el fenómeno de la concurrencia de culpas, que para los efectos de la gradación cuantitativa de la indemnización consagra el artículo 2357 del Código Civil. **En la hipótesis indicada sólo es responsable, por tanto, la parte que, en últimas, tuvo oportunidad de evitar el daño y sin embargo no lo hizo** (CLII, 109. - Cas. 17 de abril de 1991) (Negrillas del suscrito)

“En este orden de ideas, **cabe concluir que la sola circunstancia de que el perjudicado estuviese desarrollando en el momento del suceso una actividad que en abstracto pudiera merecer el calificativo de imprudente, no es causa de atenuación de la indemnización debida por el agente, pues para tales efectos será menester, y las razones son obvias, que la actividad de la víctima concorra efectivamente con la de aquél en la realización del daño** (...)”¹ (negrillas fuera de texto).

Descendiendo al caso sub examine, tenemos que la actuación del señor JORGE ALIRIO AREVALO, fue mucho más peligrosa y agresiva e incidió exponencialmente en la generación del accidente, en primer lugar por la clase de vehículo que manejaba, un tractocamion, es decir una máquina de mayor proporción en empuje y velocidad que la hace más peligrosa frente a una bicicleta, por lo que debió extremar las medidas de cuidado; estaba pues el señor JOSER ALIRIO AREVALO, en capacidad de haber evitado el accidente, solamente con haber reducido la velocidad, conducir por el carril derecho como lo mandan los cánones legales en estos en zonas residenciales.

Al paso, que la conducta de JORGE FEDERICO CRUZ (q.e.p.d.) fue solamente pasiva si bien se puede calificar de imprudente su conducta como lo afirma la Honorable Corte: “**...no es causa de atenuación de la indemnización debida por el agente, pues para tales efectos será menester, y las razones son obvias, que la actividad de la víctima concorra efectivamente con la de aquél en la realización del daño**”.

¹ CSJ SC 6 de mayo de 1998, rad. 4972.

Por las razones expuestas, solicito respetuosamente al señor Juez se sirva desestimar la excepción de CONCURRENCIA DE CULPAS.

3.3 TRANSER NO SE ENCUENTRA EN LA OBLIGACIÓN DE RESPONDER POR LOS DAÑOS SOLICITADOS POR LA PARTE DEMANDANTE.

Aduce la pasiva que la empresa no es responsable por no existir una prueba entre el daño y el nexo causal, sobre el particular, la Corte Suprema de Justicia en reiterada jurisprudencia ha establecido:

“En palabras de la Corte «(...) el vínculo que liga a la empresa demandada con el causante del accidente, emerge del contrato de afiliación suscrito entre el propietario del vehículo (...), y la empresa transportadora, por lo cual cabe afirmar que esa relación jurídica es suficiente para exigir con base en ella la reparación de los perjuicios que se derivan del hecho causante del daño»[1].

Concluyente es, las empresas transportadoras son responsables solidarias por la vinculación del automotor, como lo prevén los artículos 983, modificado por el 3° del Decreto 01 de 1990[2] y 991, modificado por el 9° ídem[3], del Código de Comercio, en consonancia con otras disposiciones especiales, no sólo porque obtienen aprovechamiento financiero como consecuencia del servicio que prestan con los automotores afiliados, sino debido a que, por la misma autorización conferida por el Estado para operar la actividad, la cual es pública, son quienes generalmente ejercen un poder efectivo de dirección y control sobre el automotor.

La preceptiva anterior es coherente con el Decreto 172 de 2001 y las Leyes 105 de 1993, 769 de 2002 y el Decreto 1079 de 2015, disposiciones que hacen responsables solidarios a las empresas transportadoras, junto a propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte de servicio público, por tratarse de una actividad de interés general; además, se tornan en garantes del servicio y de la prestación legal del mismo. En ese sentido, de acuerdo con el literal e) del artículo 2° de la Ley 105 de 1993, por virtud de los principios rectores del transporte “La seguridad de las personas constituye una prioridad del sistema y del sector transporte”.

Se trata de una responsabilidad solidaria (2344 del Código Civil), directa de quien la ejecuta, del propietario, del tenedor o poseedor y de la empresa transportadora frente a la cosa, como afiliador [4]. Al mismo tiempo que es una obligación de cuidado, ejercen poder de mando, dirección y control efectivo del vehículo, asumiendo deberes de diligencia.

El contrato de afiliación a través del cual se autoriza al propietario del automotor para prestar el servicio público de transporte en la modalidad respectiva, por tanto, convierte a la empresa en sujeto de derechos y

obligaciones y le impone la carga de «(...) responder por los perjuicios que se causan a terceros en el ejercicio de la actividad peligrosa que entraña la movilización de vehículos automotores para la satisfacción del aludido servicio, pues (...)»[5] no hay duda que ella actúa en calidad de “(...) ‘guardián’ de la [cosa], o sea, todas aquellas de quienes pueda predicarse potestad de mando y control de la misma en cuanto detentan ‘un poder efectivo de uso, control y aprovechamiento respecto del artefacto mediante el cual se realiza aquella actividad’ (Casación del 13 de octubre de 1998)”[6].

Ese criterio la jurisprudencia lo ha reiterado al señalar que “(...) las sociedades transportadoras, en cuanto afiliadoras para la prestación regular del servicio a su cargo, independientemente de que no tengan la propiedad del vehículo respectivo, ostentan el calificativo de guardianas de las cosas con las cuales ejecutan las actividades propias de su objeto social, no sólo porque obtienen aprovechamiento económico como consecuencia del servicio que prestan con los automotores así vinculados sino debido a que, por la misma autorización que le confiere el Estado para operar la actividad, pública por demás, son quienes de ordinario ejercen sobre el automotor un poder efectivo de dirección y control, dada la calidad que de tenedoras legítimas adquieren a raíz de la afiliación convenida con el propietario o poseedor del bien, al punto que, por ese mismo poder que desarrollan, son las que determinan las líneas o rutas que debe servir cada uno de sus vehículos, así como las sanciones a imponer ante el incumplimiento o la prestación irregular del servicio, al tiempo que asumen la tarea de verificar que la actividad se ejecute previa la reunión integral de los distintos documentos que para el efecto exige el ordenamiento jurídico y las condiciones mecánicas y técnicas mediante las cuales el parque automotor a su cargo debe disponerse al mercado”[7].

Razón por la cual esta excepción esta llamada al fracaso.

Aduce la pasiva que no se dan los elementos estructurales de la responsabilidad civil extracontractual cuales son el HECHO GENERADOR, EL DAÑO Y EL NEXO CAUSAL; pues bien, sobre el particular, es asunto pacífico entre los extremos del litigio que la producción del daño sufrido por la víctima obedeció al ejercicio de una actividad peligrosa (art. 2356), régimen de responsabilidad que ha tenido un variado pronunciamiento jurisprudencial en punto así es de carácter objetivo o de culpa presunta, siendo esta última la postura adoptada por la Corte Suprema de Justicia.

La Corte Suprema ha señalado que dicha responsabilidad no se origina en el riesgo ni en el daño, sino en una *presunción rotunda* de que el agente obró con malicia, negligencia, desatención o incuria, es decir, con la imprevisión propia de la culpa; en ese orden de ideas **la víctima no está obligada a demostrar el elemento culpa**, pues es suficiente establecer el hecho peligroso, el daño y el nexo causal.

Puestas, así las cosas, es de recordar que nuestras pretensiones se fundamenten en la presunción de culpa por el ejercicio de actividades peligrosas regladas por el artículo 2356 del C.C.C.

En ese orden de ideas, la pasiva está en la obligación de demostrar una causa extraña para liberarse de su responsabilidad tales como el caso fortuito, la fuerza mayor o la culpa exclusiva de la víctima; pero no en hipótesis como lo plantea el informe de tránsito y en donde se acuña la pasiva para pensar que con base en dicho documento el despacho va a fallar, así las cosas, bien pronto se advierte que de acuerdo con lo esbozado líneas arriba la demandada NO pudo cimentar con pruebas fehacientes los eximentes de responsabilidad alegados en cabeza de su representado, por el contrario, finca su posición en la hipótesis herrada que dio el policía de tránsito en la causal 093 en la elaboración del IPAT, del material probatorio emerge que el accidente era físicamente resistible para el conductor JORGE AREVALO, al mando del vehículo, si hubiese transitado respetando las normas de tránsito, levantándose en clara contravía con las normas del Código Nacional de Tránsito consagradas en el artículo 61, las cuales son enfáticas en señalar las obligaciones, así:

“Art. 61. Vehículo en movimiento. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento”.

Pues bien analizando la situación se puede tener certeza que en cabeza del señor JORGE AREVALO, conductor del vehículo, estuvo la posibilidad de EVITAR el fatal accidente si hubiese tomado las medidas necesarias para estar atento de los demás actores viales; nótese señor Juez que el vehículo tenía en la panorámica, amplia, con buena iluminación artificial, si el señor JORGE AREVALO, conductor del rodante hubiese tomado las medidas necesarias para transitar por el carril derecho como lo exige la norma para vehículos superiores a 3.5 toneladas muy seguramente la colisión con el ciclista no se hubiese producido, es decir con un pequeño esfuerzo de prudencia y diligencia el hecho se hubiese **EVITADO**; igualmente el hecho era **PREVISIBLE**, pues para cualquier conductor de carreteras y avezado en estas lides era necesario PREVER el peligro que generaba un vehículo con gran tonelaje de carga transitando por la mitad de la vía, por lo que estos comportamientos trajeron como resultado la pérdida de vida del hoy fallecido.

Tenemos pues señor Juez, que el accidente era EVITABLE y RESISTIBLE. Razón por la cual esta excepción esta llamada al fracaso.

La jurisprudencia tiene decantado que en casos como el que llama la atención de este debate, solamente es obligación del demandante demostrar:

1.- LA ACTIVIDAD PELIGROSA (HECHO GENERADOR): se encuentra más que probada con el Informe de Accidente de Tránsito suscrito por el agente de tránsito, prueba esta suficiente y apta para dar por sentado de que el hecho generador tuvo su génesis en un accidente de tránsito, pruebas documentales que se encuentran incrustadas el cuerpo de la demanda y que dan fe, de que el señor JORGE AREVALO conducía el vehículo de placas SXX478 en el que produjo la muerte del señor JORGE FEDERICO CRUZ MOREBO (Q.D.E.P.), en el accidente de tránsito.

2.- EL DAÑO: Es indiscutible que se causó un daño, el cual está representado en la muerte de JORGE FEDERICO CRUZ MOREBO (Q.D.E.P.), prueba de ello es el registro civil de defunción, la cual reposa como prueba dentro del expediente.

En torno a este tópico, sobran los comentarios, pues está demostrado la violación a un interés tutelado, nada más ni nada menos que el de la VIDA.

3.- EL NEXO DE CAUSALIDAD: También, está demostrado que, entre el HECHO GENERADOR (actividad peligrosa) y el DAÑO hay una clara, evidente e incontrastable RELACIÓN DE CAUSALIDAD.

Probados los tres (3) elementos arriba señalados, la actora está relevada de demostrar culpa en cabeza del señor J, pues JORGE AREVALO, la misma se presume y es a la demandada a quien le compete probar un elemento extraño para despojarse del juicio de responsabilidad, lo cual no acontece en el presente caso.

Así las cosas, solicito al señor Juez se sirva despachar en forma adversa a los intereses de la demandad la excepción atacada.

**3.4 EXISTENCIA DE CONTRATO DE SEGUROS ENTRE
TRASPORTES Y SERVICIOS TRANSER S.A. Y LA
EQUIDAD SEGUROS VIGENTE AL MOMENTO DEL
ACCIDENTE DE TRÁNSITO DEL 22 DE OCTUBRE DE
2022.**

En total acuerdo con la apoderada de la empresa afiliadora.

3.5. EXCEPCIÓN GENÉRICA.

Pasamos a manifestar nuestro disenso con la argumentación de la pasiva, bajo la consideración fundamental que todo medio de defensa debe de ser debidamente enunciado, explicado, fundamentado, y desarrollado, para que pueda tener vocación de prosperidad, cosa que no ocurre en particular con este medio exceptivo formulado, razón por la cual solicito al señor juez desestimar esta excepción.

Notificaciones las recibo en LA CALLE 146 No 7-64 oficina 403 en la ciudad de Bogotá, tel. 317 372 1507, correo electrónico rivas_harold@hotmail.com

Atentamente,

HAROLD ARMÁNDO RIVAS CÁCERES
C.C. No.80.747.496 de Bogotá
T.P.No.189.674 del C.S.J.