

Señor

**JUZGADO DIECINUEVE CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI
E.S.D.**

PROCESO: VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

DEMANDANTE: JORGE ENRIQUE ROMERO PEÑA Y OTROS

DEMANDADO: ALLIANZ SEGUROS S.A. Y OTROS

RADICADO: 76001310301920240008700

**ASUNTO: REPAROS SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA - RECURSO DE
APELACIÓN**

SANTIAGO MUÑOZ VILLAMIZAR, mayor de edad, identificado civil y profesionalmente como aparece al pie de mi firma, actuando como apoderado de la parte Demandante, por medio del presente escrito, de conformidad con lo señalado en el inciso 2º numeral 3º del artículo 322 del CGP, me permito presentar los REPAROS a la decisión de la sentencia de primera instancia. Reparos, en los cuales se basará el RECURSO DE APELACIÓN contra la sentencia proferida el día 01 de septiembre del año 2025.

I. REPAROS A LA DECISIÓN

El honorable despacho resolvió, mediante sentencia de primera instancia declarar concurrencia de culpas en el accidente de tránsito ocurrido el día 28 de junio de 2014, y en virtud de ello determina una participación del 50% para RODRIGO MORALES RUIZ y del 50% para **JORGE ENRIQUE ROMERO PEÑA**. Situación esta, a la que nos oponemos por no encontrarse probados en el presente asunto los elementos que permitan atribuir algún grado de culpabilidad a la víctima directa, o que en todo caso logran desvirtuar la presunción de responsabilidad que operaba en contra del demandado RODRIGO MORALES RUIZ, por la actividad peligrosa que estaba desarrollando.

Por lo anterior, resulta importante recordar que conforme al acervo probatorio, pudo determinarse con criterios de certeza que en el caso objeto de estudio es aplicable el régimen de responsabilidad contemplado en el artículo 2356, por los daños ocasionados a mis prohijados como consecuencia de la conducta imputable al conductor del vehículo del servicio público bus de placas VCW911, el señor RODRIGO MORALES RUIZ, por los hechos ocurridos el 28 de junio de 2014, sobre la calle 15 con carrera 7 de la ciudad de Cali, tal como quedo registrado en las pruebas que fueron aportadas al proceso y con los interrogatorios practicados. Por lo que, es operante la presunción de responsabilidad que se sustenta en las faltas que cometió aquel individuo, mientras desarrollaba una actividad peligrosa, tal como lo es la actividad de conducir un vehículo del servicio público de transporte, en el cual se presume la responsabilidad, dado que así lo establece la Corte Suprema en reiteradas sentencias, tales como la sentencia 780 de 2020.

Por lo anterior, es claro que, en el caso en concreto ante la ausencia de pruebas aportadas por el extremo demandado, no se desvirtúa la presunción de responsabilidad que recae sobre RODRIGO MORALES RUIZ. Quien, sin respetar las normas de tránsito, al no acatar la señal de tránsito de luz roja y la prelación existente en la vía con respecto a los peatones, al existir un paso peatonal, impacta mi a prohijado el señor JORGE ENRIQUE ROMERO PEÑA. Mientras este, se encontraba transitando sobre la cebra, atravesando la calle 15, atendiendo según él la señal del semáforo que le permitía transitar sobre la vía, mientras estaba en luz roja para los vehículos.

Recordemos, tal como se hizo en la sentencia de primera instancia, que, ante la presencia de aquella presunción de responsabilidad, tal como lo ha reconocido la jurisprudencia, le es dado al Demandante solo probar el daño y el nexo causal entre el mismo y la actividad peligrosa que desplegaba el victimario. Siendo, por tanto, obligación del Demandado probar la ocurrencia de un elemento extraño, tal como sería la culpa exclusiva de la víctima o de un tercero, etc. Causas extrañas, que NO SE PRESUMEN, sino que DEBEN PROBARSE.

Atendiendo a lo anterior, en el caso en concreto tal como se afirmó por el A QUO, resulta probada la existencia del daño. Esto, no solo por la historia clínica, sino también por el dictamen de medicina legal, por el certificado de discapacidad y por las evidentes limitaciones físicas que padece JORGE ENRIQUE ROMERO PEÑA a raíz del accidente. Por lo que, está probado la afectación que sufre JORGE ENRIQUE ROMERO PEÑA, así como la limitación que lógicamente padece a raíz de las secuelas permanentes que aún hoy sufre.

Siendo clara la existencia del daño, resulta ahora pertinente referirse al nexo causal entre aquél y las conductas imprudentes que venía desplegando el señor RODRIGO MORALES RUIZ, mientras desarrollaba la actividad peligrosa de conducir el vehículo bus de placas VCW 911. Al respecto, en el caso en concreto, se encuentra probado que el accidente ocurrió mientras aquel bus se encontraba transitando sobre la calle 15 con carrera séptima, justo antes de entrar a la intersección, mientras mi prohijado se encontraba transitando sobre la cebra que queda en el lugar donde ocurrió el accidente. Además, recordemos que nadie ha dicho en el proceso que el señor JORGE ENRIQUE ROMERO PEÑA no se encontraba transitando por esa zona.

Ahora bien, dicho lo anterior, es claro que la forma como se probaría realmente, quien fue el factor determinante del accidente de tránsito en cuestión, es conocer el color del semáforo justo en el momento en que ocurrió el accidente, y así determinar quién debía o no transitar, si era el peatón al estar la luz roja para los vehículos, o será el bus al estar en verde la luz para su tránsito. Sin embargo, esa información es completamente desconocida, y el demandado no aporta una sola prueba que acredite su teoría.

Siguiendo con lo anterior, vemos que en el Informe de Policial de Accidente de Tránsito – IPAT, que se endilga sobre mi prohijado la hipótesis CRUZAR SIN OBSERVAR, la cual es realmente 409 y no la 405 como endilgar el policía. A pesar de ese error, veamos que no se endilga la hipótesis 401, que corresponde a pasar semáforo, y esto se da porque NO es posible determinar esa información, ya que tal como quedo probado el policía llevo mucho después de ocurrido el accidente y hablo fue con el conductor y supuestos testigos de los cuales no dejo algún tipo de registro. Así mismo, y tal como quedo probado con el mismo testimonio del Agente de Tránsito, este no corrobora con la entidad competente cual era la señal de tránsito del momento en que ocurrió el accidente, a pesar de que manifestó saber a quién debía realizarse esa consulta.

Entonces, siguiendo con lo anterior, el punto central acá, es saber si el semáforo el día de los hechos estaba en rojo o en verde, y si mi prohijado podía o no transitar por la cebra, ya que, si eliminamos ese factor, y suponemos que no existía un semáforo, es claro que sobre la vía si existe un peatonal, y que es una vía altamente transitada por personas, por lo que los peatones tendrán prelación. Sin embargo, si existe un semáforo, pero parte Demandada dice un color nosotros decimos otro, pero la realidad es que es incierto. Aun así, el extremo Demandado **NO** aporta una sola prueba que acredite que el conductor del bus transitaba cuando el semáforo estaba en verde.

Sin embargo, esa incertidumbre no nos puede llevar al rompimiento del nexo causal, ya que, como sabemos estamos ante una actividad peligrosa, a través de la cual SE genero un daño, y sobre la que existe una presunción de responsabilidad QUE NO SE DESVIRTUO por aparte del extremo Demandando, a través de pruebas útiles, pertinentes y conducentes. Entonces, sería absurdo atribuir, ante la incertidumbre, la carga del accidente sobre la víctima y sus familiares, quienes hasta la actualidad son los únicos que se han visto perjudicados por el accidente de tránsito en cuestión.

Recordemos que, para librarse de la responsabilidad objetiva, que opera en los eventos de actividad peligrosa, deben demostrarse unas situaciones, externas. En el caso en concreto, se alega la culpa exclusiva de la víctima, pero ante la incertidumbre de saber si el semáforo estaba en rojo o amarillo, no puede atribuirse completa ni parcialmente la responsabilidad a mi prohijado, y exonerar al aquí demandado, ya que eso sería poner en una posición aún más gravosa a la parte más vulnerable. Esto no sería justo. Porque ante la incertidumbre, como se le va a endilgar toda o parte de la responsabilidad a la víctima de un daño ocasionado por alguien que iba ejecutando una actividad peligrosa. Mas aún, cuando está claro que mi prohijado era tan solo un peatón que se encontraba transitando sobre la cebra, y por tanto es claro que no estaban confluyendo dos actividades peligrosas.

Además de lo anterior, recordemos que mi prohijado en su relato dice que él paso por el peatonal, y que incluso existía un bus estacionado en el primer carril de los dos carriles exclusivos para los buses, es decir el carril derecho para quienes van transitando sobre ese carril exclusivo. Asi mismo, manifiesta mi prohijado que paso frente a los dos carriles de los vehículos particulares, que estaban detenidos, y paso en frente del mencionado vehículo bus que estaba parado al lado derecho del carril exclusivo, y cuando pasa ese bus es cuando ocurre el trágico accidente. La presencia de ese bus se encuentra probado en el caso, no solo con lo dicho por mi prohijado, sino también con las afirmaciones del mismo conductor, quien dice que había un bus a su derecha que lo iba pasando. Por lo que, sabemos con claridad que la posición final del bus que ocasionó el accidente NO ES EL CARRIL DERECHO, como se dibuja en el IPAT, sino que es en el carril izquierdo de los carriles exclusivos de los buses. Ese error, ocurrió porque recordemos que el Demandado confeso que el policía de tránsito llego después del accidente, y al parecer, por lo que podemos intuir, solo hablo con el conductor, ya que no aporta prueba de ningún testigo. Además de ello, observamos que el policía no dibujo la posición final del señor JORGE ENRIQUE ROMERO PEÑA. Por lo cual, es imposible conocer realmente muchos datos que nos permiten hacer una reconstrucción con criterios de certeza, y más si tenemos en cuenta lo dicho, de que el bus no iba por el carril que registra el IPAT.

Dicho lo anterior, en el caso en concreto lo que sí sabemos, por los relatos del demandado conductor y el demandante victima directa, es que sí existía un vehículo detenido al lado derecho de la vía del bus, y es por este vehículo que el conductor Demandado dice que no percibió a mi prohijado. Pero entonces si es esta probado que un vehículo estaba ahí, y ese vehículo no atropello a mi prohijado, entonces la pregunta es ¿por qué estaba detenido ese vehículo?, ¿se detuvo por el semáforo? ¿por mi prohijado? ¿o por otra razón? Ante aquellos interrogantes, la realidad es que ese bus ubicado al lado derecho sí se detuvo, porque de lo contrario hubiera sido él quien hubiera atropellado a mi prohijado y no el otro bus, conducido por RODRIGO MORALES RUIZ.

Además, de lo anterior, resulta importante tener en cuenta las carpas que existen alrededor de la vía, eso indica que es una vía altamente transitada por personas. Por lo que es claro, que un vehículo que transita, debe hacerlo con extremo cuidado dado el alto tránsito de vehículos y personas.

En un intento por justificarse, aquí hacían referencia a la LLAMADA "ola verde", sobre lo que lo único que se encontró al consultar en internet es que su implementación se dio hace pocos años, en unas áreas muy específicas, y no hay nada que nos indique que en el 2014 estaba en función. Además, al preguntársele al Agente de Tránsito que elaboro el IPAT sobre la llamada "ola verde", afirma con determinación que en el lugar donde ocurrió el accidente no ocurría esa situación de que todos los semáforos se encuentren en verde en un mismo momento. En atención a ello, es el demandado quien tendrá que acreditar que sobre esa vía y

que en ese momento en específico el semáforo estaba en verde para el bus y rojo para el peatón. Porque, es claro que lo que pretende el Demandado es decir que cuando paso de la estación que esta sobre la carrera 8, estaba en verde y que por eso alcanzo a pasar el otro semáforo de la carrera 7 en verde, pero no aporta pruebas que acrediten los tiempos del semáforo o si efectivamente paso en verde y si lo hizo fue apenas cambio el semáforo o ya estaba antes en verde. Ante esta situación, si se preguntan porque el Demandante no lo hizo o no debe hacerlo, la respuesta es clara, porque a este extremo lo cobija una presunción, y quien debe desvirtuarla es el Demandado.

Además de lo ya dicho, recordemos que cuando el *A quo*, en el minuto 6:28 de la grabación de la audiencia, le pregunta al conductor si acababa de pasar a verde el semáforo en el lugar, y el responde que no, que ya llevaba tiempito, que él había iniciado en verde sobre la carrera 8.

Conforme a lo dicho, observemos una clara inconsistencia del croquis que invalida su resultado o hipótesis planteada en el IPAT, ya que, miramos que el policía dibuja el bus en el carril derecho del carril exclusivo de buses, situación está que NO ES CIERTA. Aquello, porque el mismo Demandado conductor, manifestó que él iba transitando por el carril izquierdo de ese carril exclusivo, tal como también lo dice mi prohijado, y además ambos manifiestan que por el carril de la derecha viene otro bus. Por lo que, observemos que en el IPAT se dibujan dos carriles de los particulares y dos carriles exclusivos para el sistema integrado de transporte, y vemos que dibuja al bus en el primer carril, es decir en el carril de la derecha, lo cual NO es cierto, ni coincide con la realidad. Tampoco dibuja donde supuestamente fue la posición final del señor JORGE ENRIQUE ROMERO PEÑA.

Además de lo anterior, observamos en el IPAT, que, si bien el accidente ocurrió a las 11 AM, el agente de tránsito llego al lugar e hizo el levantamiento a las 11:58 AM tal como lo registra el IPAT:

Si bien, el IPAT solo establece una hipótesis hacia el peatón (mi prohijado), es dable recordar, que conforme la hora señalada en dicho informe el accidente ocurrió sobre las 11:00 AM y el agente de tránsito llego al lugar sobre las 11:58 AM, como se observa en la siguiente imagen:



Formulario de IPAT con los siguientes datos:

4. FECHA Y HORA	
28	06
2014	11:00
FECHA Y HORA DE OCURRENCIA	
28	06
2014	11:58
FECHA Y HORA DE LEVANTAMIENTO	

Aunado a lo anterior, el Agente de Tránsito que elaboro el IPAT, no pudo registrar a mi prohijado, ya que cuando llego al lugar de los hechos, aquel ya había sido trasladado a una clínica. Esto lo registra el IPAT en el numeral 9. Además, tampoco se registra en el IPAT ningún testigo. Al respecto, se aporta la siguiente imagen:

9. VICTIMAS: PASAJEROS, ACOMPAÑANTES O PEATONES No. (1)		DEL VEHICULO
APellidos y nombres <i>Peña</i>		DOC. IDENTIFICACION
<i>Jorge Enrique Peña CC</i>		<i>10813</i>
Cedula de ciudadanía		
<i>EL 21 Cra 8A-21-33</i>		
HISTORIA CLINICA O SITIO DE ATENCION		SE PRACTICA
<i>Clínica San Juan de Dios</i>		☒ SI ☐ NO
DESCRIPCION DE LESIONES		
<i>Morax. Historico Clinica.</i>		

Por lo anterior, y ante la falta de prueba que acredite que el demandado paso en verde el semáforo ubicado en la intersección de la calle 15 con carrera 7, no existe prueba alguna que acredite que mi prohijado se encontraba infringiendo alguna norma al transitar como PEATÓN sobre la BERMA, según su relato cuando el semáforo estaba en rojo para los carros, y en verde para los peatones, tan así que todos los carros del sentido particular estaban detenidos y no lo atropellaron y el bus que estaba en el primer carril del carril exclusivo también estaba detenido y tampoco fue el que atropello a mi prohijado.

Además, tengamos presente que el señor Rodrigo tiene un histórico de una infracción por omitir una señal de luz roja. La cual, revisado este documento de identidad en el Sistema Runt de multas en la página <https://www.runt.com.co/ciudadano/consulta-de-infracciones-de-transito>, con el nombre RODRIGO MORALES RUIZ identificado con cedula de ciudadanía No. 14.675.610 de Cali (Valle del Cauca), se observa 1 multa que se detalla de la siguiente manera: - No. de Comparendo: 76001000000036545998 de la Secretaría Transito de Cali, fecha: 28/06/2023, código: D04, valor: \$1.045.590, Descripción: No detenerse ante luz rojo o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo.

Por lo anterior, mi prohijado se encontraba cruzando la vía por el paso peatonal, lo cual le confiere prelación en la vía según lo dispuesto en la Ley 769 de 2002. Al respecto, recordemos que tal como lo establece el artículo 63, los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía. Asi mismo, el artículo 55 de la misma ley manifiesta que, 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 los 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. Artículo aquel, que se complementa con el artículo 61 de la misma ley, el cual indica que 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. Es por ello, que al ser desconocido los anteriores artículos por parte del conductor RODRIGO MORALES RUIZ, este incurre en las infracciones C32 y C33, contempladas en el artículo 131 de la ley 769 de 2002.

Por todo lo anterior, es evidente que en el caso en concreto no quedo probado ningún eximente de responsabilidad que operará en beneficio del conductor del vehículo del servicio público de placas VCW911, y que evitará que este último tuviera la obligación de asumir la responsabilidad por los daños que fueron generados a mis prohijado. Por lo que, reiteramos, que estamos en el desarrollo de una actividad peligrosa, la cual se cobija bajo el régimen de responsabilidad objetiva, y en la que se presume la responsabilidad, tal como lo manifiesta la Corte Suprema en la sentencia 780 de 2020. Presunción aquella, que solo se desvirtúa con la PRUEBA de la ocurrencia de la culpa exclusiva de la víctima, o la culpa de un tercero, o fuerza mayor o caso fortuito, el cual en ningún momento fue acreditado por el extremo demandado en el presente asunto.

Por lo anterior queda probado el nexo causal entre el daño que sufrieron mis prohijados y la conducta de los demandados.

Adicional a lo dicho, tenemos como un hecho probado que el vehículo del servicio público de placas VCW911, era propiedad de la empresa DE TRANSPORTE MASIVO ETM S.A. EN REORGANIZACIÓN., ya que no se aporta prueba en el proceso que desacredite esa situación jurídica, ni tampoco fue negada por la demandada, y se encuentra probado que aquel vehículo bus se encontraba afiliado a la empresa de EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO ETM S.A. EN REORGANIZACIÓN y que el mismo se encontraba cobijado por una póliza de responsabilidad extracontractual de la ALLIANZ llamado en garantía. Por lo que, la primera es solidariamente responsable por los daños que sufrieron mis prohijados, de conformidad con lo establecido en los artículos 2341 y 2347 Código Civil y el artículo 991 del Código de Comercio, y la aseguradora hasta el tope de cobertura de la póliza.

Ahora bien, dicho todo lo anterior, y siendo clara la responsabilidad DE LOS DEMANDADOS por los daños sufridos por mis prohijados, resulta evidente, en el caso en concreto, lo daños extrapatrimoniales que sufrieron mis prohijados debido al mencionado accidente de tránsito. Por lo que, atendiendo a la tasación dada en la sentencia de primera instancia, y en razón a todo lo expuesto anteriormente, en favor de mis prohijados debió reconocerse el 100% del valor indemnizatorio y no el 50%.

Atendiendo a lo anterior, son evidentes los perjuicios morales que han sufrido mis prohijados. Adicional a ello, y a pesar de existir un amplio material probatorio, resulta aplicable en el caso en concreto lo establecido por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema De Justicia en la sentencia SC780 de 2020, en la cual se establece que se presumen los perjuicios que sufre la victima directa de un accidente de tránsito, y sus familiares más cercanos. Por esto, y con fundamento en las pruebas recopiladas en el curso del presente proceso judicial que se adelanta ante este honorable despacho, es evidente que en favor de mis prohijados se debe reconocer una indemnización por concepto de perjuicios morales.

Adicional a lo anterior, es evidente que las relaciones familiares de mis prohijados cambiaron rotundamente, perdida que no se recupera con ninguna compensación económica, a pesar de que esta si pueda mermar de algún modo el doloroso suplicio que aquellos sufrieron a raíz del mencionado accidente de tránsito. Por ello, resulta aplicable lo establecido en la mencionada sentencia SC780 de 2020, con relación a que la tasación del daño a "*la vida en relación*" será confiada al árbitro del juzgador quien "debe determinar en cada caso las condiciones personales de la víctima, apreciadas según los usos sociales, la intensidad de la lesión, la duración de perjuicio, entre otras situaciones que el juez logre advertir para la determinación equitativa del monto del resarcimiento".

II. PRETENSIONES

PRIMERO: Respetuosamente solicito conceda el recurso de apelación ante el **TRIBUNAL SUPERIOR DE CALI**.

SEGUNDO: Respetuosamente solicito que se revoque la decisión tomada por el **JUZGADO DIECINUEVE CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI** en el proceso de Radicado No. 76001310301920240008700, y, por ende, se acceda a la totalidad de las pretensiones contenidas en la demanda del proceso de referencia.

III. NOTIFICACIONES.

Recibimos notificaciones a:

- La dirección: calle 10 # 9E-33 Barrio La Riviera en la ciudad de Cúcuta.
- Correo electrónico: Santiagomv2597@gmail.com

Atentamente,



SANTIAGO MUÑOZ VILLAMIZAR

C.C. No. 1.020.825.491 de Bogotá D.C.

T.P. No. 357.156 del C.S.J.