

Medellín, 28 octubre de 2020.

Señor

JUEZ OCTAVO CIVIL DEL CIRCUITO DE ORALIDAD DE MEDELLÍN

ccto08me@cendoj.ramajudicial.gov.co

E.S.D.

Demandantes: VIRGILIO ALBERTO MONTOYA OSORIO Y OTROS.

Demandados: CARLOS ANDRÉS MUÑOZ VELÁSQUEZ
SOCIEDAD TRANSPORTADORA DE URABÁ S.A. -
SOTRAURABÁ
SBS SEGUROS COLOMBIA S.A.

Radicado: 05001 31 03 008 **2020 00090 00**

ASUNTO: CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

LUIS MIGUEL LÓPEZ RAMÍREZ, abogado en ejercicio, identificado con cédula de ciudadanía número 1.036.657.692, portador de la tarjeta profesional número 292.355 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en calidad de mandatario especial del señor **CARLOS ANDRÉS MUÑOZ VELÁSQUEZ**, identificado con cédula de ciudadanía número 70.561.819, residente y domiciliado en Medellín, comparezco ante su Despacho para presentar **CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA**, dentro de la oportunidad procesal correspondiente y con fundamento en lo que a continuación se pasa a expresar:

PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LOS HECHOS:

PRIMERO: Se relatan varios hechos en dicho numeral, por lo que se separa para contestar:

- **Condiciones de tiempo (fecha y hora) y lugar:** Son ciertas, de acuerdo a lo consignado en el informe policial de accidente de tránsito (IPAT).
- **Sentido vehicular de la motocicleta de placas FUO41B:** Es cierto, así se desprende del IPAT.
- **Lugar de destino de los presuntos tripulantes del rodante de placas FUO41B:** No nos consta, es una situación particular de los demandantes.
- **Tripulantes y conductor de la motocicleta de placas FUO41B:** No es cierto, del mencionado informe de tránsito se desprende que quien comandaba el vehículo era el señor VIRGILIO ALBERTO MONTOYA OSORIO, quien además era el único ocupante.

Es de resaltar que en el trámite contravencional no se contradijo el informe de tránsito, y por el contrario, se estuvo de acuerdo con dicho documento. Además, el señor MONTOYA OSORIO, rindió declaración como conductor.

SEGUNDO: Es cierto, así se desprende del IPAT y a las trayectorias establecidas por el agente de tránsito en el bosquejo topográfico contenido dentro del mismo.

TERCERO: No es cierto, el vehículo de placas EXU776 no estuvo involucrado en el accidente de tránsito narrado, toda vez que si bien fue relacionado en el informe de tránsito, el mismo no colisionó, ni fue colisionado por algún otro automotor, así se desprende del experticio técnico practicado dentro del trámite contravencional de tránsito.

CUARTO: Se trata de varias situaciones de hecho que pasamos a contestar por separado:

- **Maniobra de la motocicleta de placas DIY32C:** No es cierto que el conductor del citado velocípedo haya iniciado la maniobra de adelantamiento antes que el conductor del vehículo de placas EXU776, pues si en gracia de discusión se aceptase, que no lo hacemos, que el señor ELKIN DE JESÚS PULGARÍN ESCUDERO inició el adelantamiento cuando la motocicleta de placas DIY32C ya lo hacía por el mismo carril y en el mismo sentido, el resultado de acuerdo a las reglas de la experiencia sería que el primero tenía que haber colisionado con la segunda en ese instante y por lo menos el punto de impacto de la buseta tendría que estar en el lado izquierdo, lo cual no consta de esa manera en el material probatorio obrante dentro del proceso.

Y resulta sumamente extraño que de haber ocurrido el incidente como lo relata el demandante, este como medida de cuidado, como lo haría cualquier actor vial en situación tal, en vez de resguardarse y detener la maniobra iniciada, lo que hizo fue continuar exponiéndose, aumentando el riesgo, adelantando a quien adelanta, y finalmente propiciando no sólo su propio daño, sino el del señor VIRGILIO ALBERTO MONTOYA OSORIO.

- **Maniobra desplegada por el conductor del rodante de placas EXU776:** No es cierto, de hecho como se expresó dentro del trámite contravencional el rodante mencionado transitaba detrás de un vehículo pesado el cual le hizo señas con la mano y con la direccional para que adelantara, y a su vez el señor ELKIN DE JESÚS PULGARÍN ESCUDERO (quien pilotaba el rodante de placas EXU776) tomó las siguientes precauciones:

“Primero direccional, retrovisor, miré para adelante que el carril estuviera libre y poder adelantar”.

Lo anterior da cuenta de que cuando el conductor del vehículo de placas EXU776 inició con la maniobra no había nadie que estuviera tratando de adelantarlos a él y al camión que iba más adelante.

- **Colisión de las motocicletas de placas DIY32C y FUO41B:** Es cierto que las motocicletas con las placas atrás descritas colisionaron entre sí, debido a la imprudencia del conductor del rodante de placas DIY32C al pretender adelantar al vehículo de placas EXU776 que a su vez ya adelantaba a otro automotor, ambos de gran envergadura, incluso en una moto de bajo cilindraje.
- **Maniobra del conductor de la motocicleta de placas FUO41B:** No es cierto, **el señor MONTOYA OSORIO siempre se movilizó por la berma de la vía que de Santa Fe de Antioquia conduce a Medellín** y se encontró de frente con la motocicleta de placas DIY32C que también adelantaba al vehículo de placas EXU776 el cual ocupaba el carril por el que realizaba la maniobra de rebasamiento, colisionando de frente ambas motocicletas de acuerdo a la posición de los daños que se relacionan dentro del informe de tránsito.

Coincide además esta afirmación de que el demandante conducía por la berma, que el agente de tránsito estableció este conductor la hipótesis 131 que consiste en “salirse de la calzada: dirigirse total o parcialmente por la berma, con el fin de adelantar o evitar congestionamientos vehiculares u otra situación similar intencionalmente”¹.

QUINTO: Se pasa a responder por separado los varios hechos que se narran, así:

¹De acuerdo a la Resolución 11268 de 6 de diciembre 2012 del Ministerio de Transporte “Por la cual se adopta el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones”.

- **Agente que conoce del caso:** No es cierto, pues del informe de tránsito se colige que la placa del agente de tránsito que conoció del accidente fue la de número 066576 y no la número 340 como lo afirma el demandante.
- **Atribución de hipótesis de responsabilidad:** Es parcialmente cierto, ya que si bien al conductor del vehículo de placas EXU776 se le impuso la 104, al de placa DIY32C 102 (maniobra de adelantamiento por la derecha de otro vehículo o hacer uso de la berma o parte de ella para sobrepasarlo) y al de placas FUI041B le fue codificada la hipótesis 131 consistente en "salirse de la calzada: dirigirse total o parcialmente por la berma, con el fin de adelantar o evitar congestionamientos vehiculares u otra situación similar intencionalmente"².
- **Descripción del informe de tránsito:** No es un hecho sino más bien una exposición de lo graficado y plasmado dentro del IPAT, por lo tanto no nos pronunciaremos frente a esta circunstancia.

SEXTO: No nos consta, son transcripciones de documentos que se aportan con la demanda a los cuales se les otorgará el valor probatorio pertinente.

SÉPTIMO: No nos consta, son apartes literales de la historia clínica.

OCTAVO: No nos consta, nuevamente se trata de citas de pruebas que acompañan el libelo genitor.

NOVENO: No nos consta, son hechos ajenos a esta parte los cuales se desconocen y serán tema de prueba.

DÉCIMO: No nos consta, es una cita de la historia clínica que acompaña la demanda.

²De acuerdo a la Resolución 11268 de 6 de diciembre 2012 del Ministerio de Transporte "Por la cual se adopta el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones".

DÉCIMO PRIMERO: No nos consta, es una transcripción tomada de la historia clínica aportada por la demandante como prueba y nos estaremos al valor que le otorgue el juez de la causa.

DÉCIMO SEGUNDO: No nos consta, son transcripciones de documentos que se aportan con la demanda a los cuales se les otorgará el valor probatorio pertinente.

DÉCIMO TERCERO: No nos consta, es una situación de la vida particular del demandante.

DÉCIMO CUARTO: No nos consta, nos atendremos al valor probatorio que le otorgue el juez al Informe Pericial de Medicina Legal al que se aduce.

DÉCIMO QUINTO: No nos consta, este hecho es tema de prueba y en tal sentido el demandante deberá acreditar su existencia.

DÉCIMO SEXTO: No se trata de un hecho sino de la referencia a un medio de prueba, que deberá someterse a contradicción dentro de este proceso jurisdiccional.

DÉCIMO SÉPTIMO: Se narran dos situaciones de hecho que se contestan de forma separada:

- **Contrato de trabajo:** No nos consta que entre el demandante y la compañía Casas Construcciones S.A.S existiera un vínculo laboral.
- **Salario:** No nos consta y deberá acreditarse su existencia y su valor dentro del proceso.

DÉCIMO OCTAVO: No nos consta, toda vez que son apreciaciones de la vida particular del presunto afectado, las cuales son tema de prueba del presente proceso.

DÉCIMO NOVENO: No nos consta, las circunstancias particulares allí mencionadas son ajenas al conocimiento de esta parte, y por lo tanto deberán ser probadas.

VIGÉSIMO: Es cierto con base a la prueba documental que se aporta junto al escrito de contestación de demanda.

VIGÉSIMO PRIMERO: No es un hecho es una consideración de la parte demandante sobre la cual no nos pronunciaremos.

A LAS PRETENSIONES

Frente al acápite de pretensiones nos referiremos a la primera, por cuanto los demás pedimentos dependen de la declaración de aquella en tanto que los mismos son consecuenciales.

De tal manera, nos oponemos a la pretensión declarativa de responsabilidad civil extracontractual de mi prohijado por el accidente de tránsito acaecido y por consiguiente a las condenas adelantadas solicitadas, dado que la causa del accidente es ajena a la conducta desplegada de mi poderdante y más bien se trata de un hecho externo, imprevisible e irresistible a este.

La situación descrita desencadena inexorablemente en el rompimiento del nexo de causalidad que constituye el eximente de responsabilidad de hecho de un tercero y de culpa de la víctima, motivo por el cual tampoco están llamadas a prosperar las peticiones contra la aseguradora, ni los perjuicios pretendidos, máxime cuando estos últimos no están debidamente demostrados.

EXCEPCIONES DE MÉRITO

1. CAUSA EXTRAÑA EN LA MODALIDAD DE HECHO DE UN TERCERO

A diferencia de lo que se ha querido plantear por la parte actora, en el entendido de que la conducta del piloto del rodante de placas EXU776 fue el causante del insuceso vial, es imperioso advertir que a quien en realidad le es imputable el hecho dañoso corresponde a un tercero que para el caso en particular, se trata del señor FREDY ALEXANDER CARVAJAL MONSALVE quien pilotaba la motocicleta de placas DIY32C.

Fue entonces el señor FREDY ALEXANDER CARVAJAL MONSALVE, quien determinadamente influyó para que el accidente que se analiza acaeciera, pues evidentemente se infringió el deber objetivo de cuidado exigible a cualquier actor en la vía, ya que el citado motociclista se comportó de manera imprudente al realizar maniobra de adelantamiento sobre un vehículo tipo bus, de mayor envergadura, cuando este a su vez se encontraba ya efectuando maniobra de rebasamiento a otro vehículo, de también considerable magnitud (un camión).

De la lectura del párrafo anterior se puede deducir, apelando a las reglas de la sana crítica que: **(i)** había un vehículo al cual estaban adelantando tanto el conductor del bus de placas EXU776 y el conductor del vehículo de placas DIY32C, **(ii)** que el bus estando detrás del vehículo que ambos querían adelantar era quien tenía la mejor opción, en términos de seguridad vial, para efectuar la maniobra de adelantamiento y no el motociclista, quien tendría que adelantar a dos vehículos de gran tamaño, **(iii)** entonces el señor FREDY ALEXANDER CARVAJAL MONSALVE de manera imprudente, y si se quiere temeraria, en vez de resguardarse y esperar el momento idóneo para adelantar, decidió hacerlo cuando el autobús ya venía ejecutando la acción de rebasamiento. Es decir, teniendo la opción de desistir de la maniobra para reducir ostensiblemente el riesgo, obedeciendo a la prudencia que se le exige en el ejercicio de actividad tan peligrosa, opta

por persistir en ella, dejando librado al azar la suerte de los demás actores viales y la suya misma, contraviniendo así el artículo 55 del Código Nacional de Tránsito.

Al igual que las anteriores consideraciones, deben examinarse las siguientes:

1.1. Versión del conductor del vehículo EXU776 en el trámite contravencional:

Como se advirtió desde la contestación a los hechos de la presente demanda, el señor ELKIN DE JESÚS PULGARÍN ESCUDERO al ser interrogado en el trámite contravencional sobre los hechos del accidente, indicó que realizó la maniobra de adelantamiento tomando las medidas necesarias para que la misma no ofreciera peligro, en ese sentido al ser preguntado manifestó:

“Primero direccional, retrovisor, miré para adelante que el carril estuviera libre y poder adelantar”.

Lo anterior permite concluir que la maniobra desplegada por el conductor en cita se realizó como lo ordenan las reglas de la experiencia y la normativa de tránsito y que en el momento de iniciar la acción de adelantamiento, luego de que el conductor del camión que iba adelante incluso le hiciera señas para adelantar, no observó al señor FREDY ALEXANDER CARVAJAL MONSALVE que estuviera realizando la maniobra de adelantamiento, lo que quiere significar que este último emprendió ese movimiento luego de que el vehículo tipo bus lo hiciera, faltando con ello al deber objetivo de cuidado.

1.2. Posición final de los vehículos:

De acuerdo al levantamiento topográfico elaborado por la autoridad de tránsito el día del accidente, el cual fue aceptado por las partes dentro del trámite contravencional, se advierte que el vehículo número 3 (de placas

FUO41B), como lo indicó el conductor del vehículo de placas EXU776, conducía por la berma del carril contrario y por ello su posición final fue incluso fuera de la misma berma. Por su parte el vehículo número 2 (propiedad de mi mandante) se observa en el carril del sentido Santa Fe de Antioquia – Medellín por el cual realizaba la maniobra permitida de adelantamiento; y finalmente se observa el vehículo número 1 el cual conducía el tercero FREDY ALEXANDER CARVAJAL MONSALVE (de placas DIY32C), ubicado justo en la parte frontal del vehículo número 2 sin que hubiesen colisionado ambos.

De lo anterior se puede concluir entonces que cuando el conductor del vehículo de placas EXU776 estaba sobrepasando al camión que iba adelante suyo, fue a su vez rebasado por el señor CARVAJAL MONSALVE por la berma y se encontró con el conductor de la otra motocicleta.

Cobra más sentido ello si se tiene en cuenta que la moto quedó adelante del bus de mi mandante y no colisionaron porque su conductor frenó inmediatamente, es decir, el señor CARVAJAL MONSALVE se apresuró a adelantar a quien adelantaba, colisionó con el otro motociclista y el conductor del vehículo EXU776 pudo reaccionar y frenar.

1.3. Experticio técnico del vehículo de placas EXU776:

Desde el trámite contravencional se indicó por uno de los testigos que la moto del demandante y el bus no colisionaron y que quedaron a escasos centímetros, pero lo más importante y contundente es lo consignado por el perito JEFFERSON RUBIO BARRAGÁN quien en el informe del experticio técnico indicó las buenas condiciones técnico mecánicas del bus y además establece que el mismo no presenta ningún daño a raíz del accidente.

Con el comportamiento desplegado por el tercero transgredió las siguientes normas que regulan el tránsito de automotores:

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.

ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. <Artículo modificado por el artículo 17 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> **Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles,** dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

(...)

PARÁGRAFO 2o. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

ARTÍCULO 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.

ARTÍCULO 68. UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

(...)

PARÁGRAFO 1o. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.

ARTÍCULO 73. PROHIBICIONES ESPECIALES PARA ADELANTAR OTRO VEHÍCULO. No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos:

En intersecciones

En los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento.

En curvas o pendientes.

Cuando la visibilidad sea desfavorable.

En las proximidades de pasos de peatones.

En las intersecciones de las vías férreas.

Por la berma o por la derecha de un vehículo.

En general, cuando la maniobra ofrezca peligro.

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. <Ver Notas del Editor> 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.

(...)

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.

ARTÍCULO 96. NORMAS ESPECÍFICAS PARA MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRÍCULOS. *<Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 1239 de 2008. El nuevo texto es el siguiente:> Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:*

1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.

(...)

2. CAUSA EXTRAÑA EN LA MODALIDAD DE CULPA DE LA VÍCTIMA DIRECTA

Concurrentemente con la excepción de causa extraña en la modalidad de hecho de un tercero se propone este medio de defensa, en el entendido que tanto una como la otra, son las únicas conductas que intervienen causal y jurídicamente en la producción del daño, en otras palabras, la suma de las actuaciones desplegadas por el señor VIRGILIO ALBERTO MONTOYA OSORIO Y FREDY ALEXANDER CARVAJAL MONSALVE rompen

cualquier nexo de causalidad que tenga por fin imputarle a mi mandante los perjuicios aquí pretendidos.

Y es que la conducta imprudente y descuidada del señor VIRGILIO ALBERTO MONTOYA OSORIO al transitar por la berma del carril que de Santa fe de Antioquia conduce a Medellín influyó sobremanera para que se presentara el lamentable insuceso, pues como es sabido este segmento de vía es utilizado, como bien lo indica el artículo 2º del Código Nacional de Tránsito, para *“el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia”*. También establece el mismo cuerpo normativo que se prohíbe la circulación de automotores por allí.

Como es sabido, las normas son creadas con una finalidad específica, y las que se establecen para regular el tráfico terrestre generalmente propenden por la prevención de accidentes de tránsito, entonces, al prescribir que los vehículos no pueden se pueden transitar por la berma genera según el principio de confianza, la creencia en lo demás actores viales de que por dicha zona de la calzada no podría haber movimiento de rodante alguno y en caso de presencia de uno, sería porque está detenido. Y en este caso en particular el mencionado conductor no estaba estacionado sino que venía en circulación y generó la colisión con la motocicleta que conducía también de manera imprudente el señor FREDY ALEXANDER CARVAJAL MONSALVE, por lo cual entonces el conductor del bus de placas EXU776 tuvo que frenar de urgencia para no arrollar este último.

Las conductas desplegadas por el señor VIRGILIO ALBERTO MONTOYA OSORIO y que han contribuido con la ocurrencia del accidente se enmarcan en la violación de las siguientes normas del Código Nacional de Tránsito:

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.

ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. <Artículo modificado por el artículo 17 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> **Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles,** dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

ARTÍCULO 68. UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

(...)

PARÁGRAFO 1o. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.

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.

(...)

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.

ARTÍCULO 96. NORMAS ESPECÍFICAS PARA MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRÍCICLOS. <Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 1239 de 2008. El nuevo texto es el siguiente:> Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.

(...)

Ahora refiriéndonos propiamente al hecho de un tercero sumado con el hecho de la víctima, como circunstancias exclusivas de producción del daño y como tipologías de la causa extraña, es necesario abordar los requisitos para su configuración y cómo se dan en el caso en concreto, y para ello ineludiblemente debemos referirnos a cada uno en particular.

Como lo ha señalado reiteradamente la Corte Suprema de Justicia, la causa extraña se presenta cuando se trata de un hecho imprevisible e irresistible. "...A lo anterior debe agregarse que estos dos requisitos: la imprevisibilidad y la irresistibilidad, deben estar presentes coetánea o concomitantemente, para la concreción de este instituto jurídico exonerativo de responsabilidad, tal y como ha sido señalado en reiterada jurisprudencia de la Corporación (Sentencias del 26 de julio de 1995 expediente 4785; 19 de julio de 1996

expediente 4469; 9 de octubre de 1998 expediente 4895, entre otras), de forma que si se verifica uno de ellos, pero no los dos, no será posible concederle eficacia alguna, ya que esta es bipolar..." Sentencia de junio 23 de 2000, expediente 5475 M.P.: Carlos Ignacio Jaramillo.

La irresistibilidad, en cuanto a este requisito la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia en casación del 23 de junio de 2000, radicado 5475, reiterada en sentencia SC665-2019, estableció:

"(...) tres criterios sustantivos encaminados a establecer cuándo un hecho puede considerarse imprevisible, a saber: «1) El referente a su normalidad y frecuencia; 2) El atinente a la probabilidad de su realización, y 3) El concerniente a su carácter inopinado, excepcional y sorpresivo»".

En cuanto a estos criterios, encaminados a verificar el mencionado requisito, podemos decir, que no es normal y mucho menos frecuente que dos conductores transgredan no solo las normas de tránsito sino los más elementales cánones de prudencia, uno al conducir por la berma, y el otro al querer adelantar otro rodante que adelanta, y peor aún, por la berma del carril opuesto.

Por otro lado, es improbable, excepcional y sorpresivo para una persona prudente, las conductas que se han censurado ya en repetidas ocasiones a los motociclistas.

Corolario de lo anterior el conductor del vehículo EXU776, no tuvo la posibilidad de evitar la producción del daño como consecuencia de ese hecho externo, desplegado en este caso por las personas antes referenciadas. De hecho, no puede perderse de vista que mientras los motociclistas se encontraban en violación de varias normas de tránsito, el conductor del rodante de placas EXU776 venía ejecutando una maniobra permitida por los reglamentos.

La imprevisibilidad, como lo señalan las sentencias antes citadas:

“Debe entenderse como aquel estado «predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos (...). En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente, la persona no pueda - o pudo - evitar, ni eludir sus efectos (criterio de la evitación)»”.

En lo particular el piloto del rodante de placas EXU776 careció totalmente de la posibilidad de precaver la ocurrencia del accidente toda vez que el mismo sobrevino de forma furtiva, sorpresiva para él y por la decisión exclusiva de los otros motociclistas de irrespetar los reglamentos que guían la conducción de automotores, y más todavía, porque la colisión se produjo únicamente entre ellos, sin verse el autobús involucrado en el choque, porque una vez aquellas dos impactaron entre sí pudo frenar a tiempo.

La exterioridad, como componente de la eximente de responsabilidad, está en que el actuar imprudente del tercero y de la víctima, no son inherentes a la actividad de la conducción, lo que ponía a mi representado en total imposibilidad de prever que los señores CARVAJAL MONSALVE y MONTOYA OSORIO, de manera intempestiva actuarían con total imprudencia, desencadenando así los hechos que hoy lamentamos.

3. AUSENCIA DE NEXO DE CAUSALIDAD

De acuerdo a la excepciones planteadas anteriormente, esto es, el hecho de un tercero y de culpa de la víctima, las cuales concurren para configurar una causa extraña (con sus respectivos requisitos como antes se explicó) para mi poderdante, indefectiblemente surge la proposición de este, pues como es apenas lógico, la existencia de aquella lo que hace es aniquilar el

nexo de causalidad, o como contemporáneamente se ha entendido, con la imputación.

Así debe reiterarse, y con ceño a lo que anteriormente se expuso, tanto en la contesta a los hechos, como en las excepciones que preceden, salta a la vista que para la ocurrencia del accidente que nos convoca fue de singular relevancia el actuar imprudente y violatorio de reglamentos desplegado por el hoy demandante y por el tercero tantas veces mencionado, y es que resulta claro que de ellos haberse comportado con observancia del deber de cuidado y a las normas de tránsito, el hecho no se hubiese presentado.

Se itera entonces, de acuerdo a la posición final de los vehículos y a las reglas de la experiencia la secuencia de maniobras desplegadas fue la siguiente: el conductor del vehículo EXU776 emprende maniobra de adelantamiento a un vehículo que iba delante suyo tomando todas las medidas de precaución y a su vez el conductor de la moto de placas DIY32C los adelanta por la berma del carril en contravía y se encuentra con la moto de placas FOU41B que venía por la misma berma y colisionan, por lo cual quien pilotaba el bus de propiedad de mi mandante tuvo que frenar de repente para no embestirlos. Sin duda alguna y de manera práctica se concluye que el vehículo de placas EXU776 no tuvo injerencia en la producción del daño que hoy se reclama, es decir hay ausencia del elemento esencial de la responsabilidad civil extracontractual, como lo es el nexo de causalidad.

Quiere decir lo anterior, que las conductas del señor CARVAJAL MONSALVE y del señor MONTOYA OSORIO fueron la única y determinante causa para los daños y perjuicios que hoy reclama, lo que rompe todo factor de atribución en contra de mi mandante.

4. INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN DE INDEMNIZAR Y AUSENCIA DE CULPA EN EL DEMANDADO

De conformidad con las excepciones propuestas, especialmente las de hecho del tercero y culpa la víctima, esto es, la de los conductores de los vehículos de placas DIY32C y FUO41B, quienes más que aportar con su simple conducta, lo hicieron obrando culposamente, lo cual quedó así sentado a lo largo de este escrito.

Como se ha venido sosteniendo con apoyo en la prueba que se arrimó con la demanda, al conductor del rodante de placas EXU776 no se le dio la oportunidad siquiera de mitigar el daño, dado que la actuación imprudente e irresponsable del tercero y de la víctima, no le permitieron advertir siquiera los peligros que los motociclistas estaban asumiendo en la vía, mientras que el señor ELKIN DE JESÚS PULGARÍN ESCUDERO, actuaba con total prudencia al transitar por la vía donde ocurrió el accidente.

5. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA, EN CONCORDANCIA CON LA EXCEPCIÓN DE INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN

Como se verá, estamos en presencia de un eximente de responsabilidad, que rompe el nexo de causalidad y en consecuencia no habrá obligación indemnizatoria en cabeza de mi mandante.

Como se ha venido sosteniendo, operó el eximente de responsabilidad, que valga decir desde ya, opera no solo en la responsabilidad por culpa probada, sino también en la responsabilidad por actividad peligrosa.

Adicionalmente y tratándose de terceros (víctimas indirectas), la culpa de la víctima debe serles oponible, en tanto que son familiares de quien contribuyó a causar el daño, y en consecuencia deben asumir su parte.

6. EXCESIVA TASACIÓN DE PERJUICIOS EXTRAPATRIMONIALES

Teniendo como premisa, principios generales del derecho, tales como EL ENRIQUECIMIENTO SIN CAUSA, Y EL ABUSO DEL DERECHO, hacemos soportar esta excepción, en algunos aspectos importantes como:

- **Carga de la prueba en los perjuicios morales**

En general se tiene que quien reclama la indemnización del perjuicio moral, debe probar su extensión, con lo cual se cierra la puerta a una excesiva tasación de los mismos, para concluir que quien pide, obtendrá la indemnización siempre que cumpla con los presupuestos del daño indemnizable, que para el caso, será motivo de prueba establecer si en efecto el hecho dañoso ha generado los perjuicios que se reclaman.

- **Arbitrio judicial**

No obstante, recientemente la Corte Constitucional se ha pronunciado en ese sentido:

“Finalmente, en lo que respecta al monto reconocido por concepto de perjuicios morales, resulta oportuno hacer alusión a lo establecido por el H. Consejo de Estado al respecto, que ha manifestado que la indemnización que se reconoce a quienes sufran un daño antijurídico tiene una función básicamente satisfactoria y no reparatoria del daño causado y que los medios de prueba que para el efecto se alleguen al proceso pueden demostrar su existencia pero no una medida patrimonial exacta frente al dolor, por lo tanto, corresponde al juez tasar discrecionalmente la cuantía de su reparación, teniendo en cuenta la gravedad del daño causado al demandante. La magnitud del dolor puede ser apreciada por sus manifestaciones

externas y por esto se admite para su demostración cualquier tipo de prueba.

Igualmente ha sostenido el Consejo de Estado, que respecto de los perjuicios morales el *pretium doloris*, se determina conforme al prudente arbitrio de los jueces, se ha establecido que si bien esa corporación ha señalado pautas a los Tribunales para facilitar la difícil tarea de determinar el perjuicio moral, aquéllas son obligatorias. Igualmente, se ha determinado que es razonable que el juez ejerza su prudente arbitrio al estimar el monto de la compensación por el perjuicio moral y que para el efecto ha de tenerse en consideración los lineamientos expresados en el artículo 16 de la Ley 446 de 1998, en virtud de los cuales, dentro de los procesos contencioso administrativos: 'la violación de daños irrogados a las personas y a las cosas, atenderá los principios de reparación integral y equidad'.

Así entonces, es claro que el arbitrio judicial se configura como único sistema para realizar la tasación de los perjuicios morales y que es este el método utilizado para definir las cuantías indemnizatorias reconocidas a los actores.

En ese contexto, al tomar como punto de partida el arbitrio judicial para determinar el monto de la reparación y atendiendo a criterios de razonabilidad, equidad y reparación integral de las víctimas, la Sala decide confirmar la sentencia de primera instancia, toda vez que se considera que dicho valor constituye una adecuada compensación a la afectación moral causada por las dificultades que tuvieron que atravesar los demandantes para finalmente acceder al título profesional de abogados."

Corte Constitucional en Sentencia T - 212 de 2012, con ponencia de la Honorable Magistrada María Victoria Calle Correa, expediente T - 3199440.

... e) La tasación del perjuicio extrapatrimonial (Arbitrio juris). Viene al caso memorar lo asentado por la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 15 de octubre de 2008, radicación 32.720 en cuanto a que en realidad, el *pretium doloris* o precio del dolor, como desde antiguo lo identifica la doctrina, queda a discreción del Juzgador, siguiendo la jurisprudencia nacional y teniendo en cuenta la consideración humana y con ella su dignidad, al amparo de los artículos 1º y 5º de la Carta Política, con el fin no sólo de garantizarle al afectado sus derechos, sino también de satisfacerlos de alguna manera. Para ello deberán evaluarse las consecuencias psicológicas y personales, así como las posibles angustias o trastornos emocionales que las personas sufran como consecuencia del daño padecido por el accidente de trabajo. «Aunque la ley le otorga a los juzgadores la facultad de cuantificar los perjuicios morales, ello no se traduce en que sea caprichosa; puesto que el director del proceso debe observar para su determinación la sana crítica y las reglas de la experiencia, y entre otros factores, el vínculo afectivo. Dicho en breve: entre mayor, fuerte y estrecho sea el lazo afectivo y de familiaridad con la víctima, mayor debe ser el precio del perjuicio». Esta doctrina, relativa a que la tasación del perjuicio moral queda al arbitrio del Juez con fundamento en su buen juicio y el análisis de las particularidades de cada caso, ha sido reiterada por la Sala, entre otras, en las sentencias del 2 de oct. de 2007, Rad. 29644; del 15 de oct. de 2008, rad. 32.720 y del 16 de oct. 2013, rad.42433, para citar solo algunas.

Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Laboral, SL 1525-2017 – R/37897 de enero 25 de 2017, M. P. Fernando Castillo Cadena.

7. CONCURRENCIA DEL EJERCICIO DE ACTIVIDADES PELIGROSAS – REDUCCIÓN DEL MONTO INDEMNIZABLE

En concordancia con los argumentos esgrimidos a lo largo de esta contestación a la demanda, en donde se ha tratado al máximo de evidenciar cuál fue el grado de intervención determinante para la producción del hecho dañoso el cual se discute, es necesario acudir a los criterios que hoy día sienta la jurisprudencia acerca de aquellas situaciones o eventos en donde resultan involucradas varias actividades de las consideradas peligrosas. Y es que para entender dichos lineamientos, es pertinente dejar claridad y en total evidencia los factores causales y grado de intervención de los elementos subjetivos en el caso particular y de tal manera hallar cuál de las actividades peligrosas fue de tal entidad como para materializar la ocurrencia del accidente materia de análisis.

En tal sentido la Corte Suprema de Justicia se pronunció en Sentencia SC2107-2018, M.P.: Luis Armando Tolosa Villabona, en la que reiteró su postura al respecto, en los siguientes términos:

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

“Más exactamente, el fallador apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad, y en particular, la incidencia causal de

la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (imputatio iuris) el fundamento jurídico de esta responsabilidad es objetivo y se remite al riesgo o peligro (...)"³

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

De acuerdo a lo anterior entonces, y como consecuencia directa de la que se ha denominado excepción de causa extraña en las modalidades de hecho de un tercero y culpa la víctima, debe entenderse que el demandante y el señor FREDY ALEXANDER CARVAJAL MONSALVE fueron quienes a ciencia cierta intervinieron con la causa de manera efectiva, única y determinante con el despliegue de sus actividades, de conducir vehículos automotores, que se considera como peligrosa, en concurso de pluralidad de faltas al deber objetivo de cuidado y a las normas de tránsito que rigen la conducción en nuestro país.

En el evento de que el señor Juez no considerare que se configura la CAUSA EXTRAÑA, respecto de los accionados, se propone **la reducción de una eventual indemnización** pues el evento estuvieron involucrados sujetos diferentes, y en consecuencia, si el despacho llegara a considerar que le cabe alguna responsabilidad a la parte demandada, deberá reducir el monto de la indemnización a su cargo teniendo en cuenta la participación (conducta culposa) de la víctima directa en el resultado dañoso que hoy se lamenta.

³ Esa postura de acuerdo al mismo Alto Tribunal de la Jurisdicción Ordinaria fue acogido por las sentencias de 26 de agosto de 2010, rad. 2005-00611-01, y 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-000042-01.

Estas excepciones sustentan la oposición a las pretensiones de la demanda y se solicita que se declare con la consecuente absolución de la demandada.

PRUEBAS

1. Interrogatorio de parte:

Que en fecha y hora que el despacho disponga, formularé a los demandantes.

2. Declaración de terceros:

Le solicito señor Juez que en la audiencia de instrucción y juzgamiento se tome la respectiva a declaración las siguientes personas:

- **ELKIN DE JESÚS PULGARÍN ESCUDERO**, identificado con cédula de ciudadanía número 98.481.233. Dirección: Carrera 71 No. 92BB - 19, Medellín - Antioquia. Teléfono: 312 820 76 36. Correo electrónico: elkinepe@hotmail.com

Quien depondrá sobre el hecho segundo de la demanda, esto es, sobre las condiciones de modo de ocurrencia del accidente de tránsito.

- **CARLOS ERLEY MUÑOZ ROJO**, identificado con cédula de ciudadanía número 1.037.389.632. Dirección: Calle 110 No. 48B - 29, barrio Andalucía La Francia, Medellín - Antioquia. Teléfono: 322 884 80 90. Correo electrónico: carlos.ley07@gmail.com

Su declaración versará sobre el hecho segundo de la demanda, esto es, sobre las condiciones de modo de ocurrencia del accidente de tránsito.

- **ANGIE MARITZA CUADROS GUZMÁN**, identificada con cédula de ciudadanía número 1.001.500.328. Dirección: Vereda La Hermita, Municipio Sabanalarga - Antioquia. Teléfono: 321 538 10 23 - 313 404 22 66. Correo electrónico: No posee.

Quien depondrá sobre el hecho segundo de la demanda, esto es, sobre las condiciones de modo de ocurrencia del accidente de tránsito.

3. Desconocimiento de documentos:

De conformidad con el artículo 272 del Código General del Proceso, se desconocen los siguientes documentos:

- Certificación laboral expedida por la empresa Casa Construcciones S.A.S.
- Copia de facturas de copagos y medicamentos presuntamente cancelados por el señor VIRGILIO ALBERTO MONTOYA OSORIO.

Los motivos de desconocimiento es que no se tiene certeza si el contenido del mismo es cierto o no.

ANEXOS

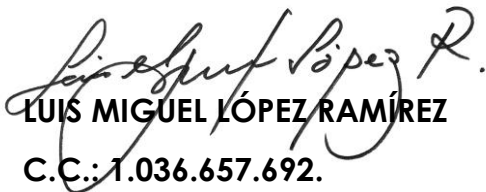
- Los documentos aducidos como pruebas.
- El poder especial conferido por el demandado el cual ya obra dentro del expediente.

NOTIFICACIONES

La parte demandada las recibirá: Calle 21 Sur No. 41 - 117, apartamento 302, Medellín - Antioquia. Teléfono: 270 12 52 - 317 668 00 01. Correo electrónico: carlosmuve2008@hotmail.com

El suscrito las recibirá en: Carrera 72 No. 39A - 22, oficina 708, Edificio Lauret, Medellín - Antioquia. Teléfono: 315 277 73 49. Correo electrónico: luismiguellr@hotmail.com

Del Señor Juez, atentamente,


LUIS MIGUEL LÓPEZ RAMÍREZ
C.C.: 1.036.657.692.

T.P.: 292.355 del C.S. de la J.

"OTORGAMIENTO DE PODER POR MENSAJE DE DATOS".

Macbook Pro <carlosmuve2008@hotmail.com>

Jue 1/10/2020 10:51 AM

Para: luismiguellr@hotmail.com <luismiguellr@hotmail.com>

Medellín, septiembre 23 de 2020.

Señor

JUEZ OCTAVO CIVIL DEL CIRCUITO DE ORALIDAD DE MEDELLÍN

E. S. D.

REFERENCIA: VERBAL RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL.
DEMANDANTES: VIRGILIO ALBERTO MONTOYA OSORIO Y OTROS.
DEMANDADOS: CARLOS ANDRÉS MUÑOZ VELÁSQUEZ
SOTRAURABÁ S.A.
SBS SEGUROS S.A.
RADICADO: **2020 – 00090.**

CARLOS ANDRÉS MUÑOZ VELÁSQUEZ, mayor y domiciliado en Medellín, identificado con cédula de ciudadanía No. 70.561.819, actuando en calidad de demandado en el proceso de la referencia, de manera muy atenta manifiesto al Señor Juez, que confiero poder especial, amplio y suficiente al doctor **LUIS MIGUEL LÓPEZ RAMÍREZ**, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.036.657.692, portador de la tarjeta profesional No. 292.355 del Consejo Superior de la Judicatura, para que me represente en el proceso referido, actualmente tramitado ante su despacho.

El apoderado cuenta con las facultades inherentes para el ejercicio del presente poder, en especial las de recibir, conciliar, transigir, sustituir, desistir, renunciar, reasumir y en general todas aquellas necesarias para el buen cumplimiento de su gestión.

Sírvase señor Juez, reconocerle personería en los términos y para los fines aquí señalados, además se le dé el respectivo valor a este poder contenido en mensaje de datos de conformidad con el artículo 5 del Decreto Legislativo 806 de 2020.

Del Señor Juez, atentamente,

CARLOS ANDRÉS MUÑOZ VELÁSQUEZ

C.C. No. 70.561.819.

Correo electrónico: carlosmuve2008@hotmail.com

Acepto,

LUIS MIGUEL LÓPEZ RAMÍREZ

C.C. No. 1.036.657.692

T.P. No. 292.355 del C. S de la J.

8/10/2020

Correo: Luis Miguel López Ramírez - Outlook

Correo electrónico: luismiguelr@hotmail.com