JOSÉ GILDARDO RAMÍREZ GIRALDO
Magistrado

Proceso:	Verbal de Responsabilidad Civil Extracontractual.
Demandante:	SANTIAGO ATEHORTÙA RÌOS y otros
Demandado:	JOSÈ DAVID MEJÌA MONTOYA y otros
Radicado:	050013103006 2020022801
Decisión:	Confirma sentencia
Sentencia No:	024

DISTRITO JUDICIAL DE MEDELLÍN
TRIBUNAL SUPERIOR
SALA TERCERA DE DECISIÓN CIVIL
Medellín, quince de septiembre de dos mil veintidós

Se procede a decidir por la Sala Civil del Tribunal Superior de Medellín, el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante, frente a la sentencia del 5 de abril de 2022 proferida por el Juzgado Sexto Civil del Circuito de Oralidad de Medellín, dentro del proceso VERBAL de RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL instaurado por SANTIAGO ATEHORTÙA, SILVIA PATRICIA ALZATE ALZATE en nombre propio y en representación de sus hijos menores MAXIMILIANO ATEHORTÙA ALZATE Y JERÒNIMO JARAMILLO ALZATE, GUILLERMO LEÓN ATEHORTÙA, GLORIA CECILIA RÍOS GALLEGO Y CINDY DAHIANA ATEHORTÙA RÍOS en contra de JOSÈ DAVID MEJÌA MONTOYA, JAMES AMAYA BUITRAGO Y ALLIANZ SEGUROS S.A.

I. ANTECEDENTES

1. Solicita la parte actora que mediante sentencia se ***Declare** la responsabilidad civil, extracontractual y solidaria en los señores JOSÈ DAVID MEJÌA Y JAMES AMAYA BUITRAGO por el accidente de tránsito ocurrido el 10 de julio de 2018 en Medellín, causado por el conductor del vehículo de placas TOP-321 donde se le ocasionaron perjuicios al señor SANTIAGO ATEHORTÙA RIOS. Se *DECLARE que ALLIANZ SEGUROS S.A era la aseguradora del citado vehículo y por tanto, se encuentra obligada al pago hasta el límite del valor asegurado. Se ***CONDENE** a los señores MEJÌA MONTOYA Y AMAYA BUITRAGO al pago de los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales así: Para **SANTIAGO ATEHORTÙA RIOS**, por ***LCC** la suma de $8.469.970 y ***LCF** la suma de $159.448.535 para un total de $167.918.505. Por ***PERJUICIO MORAL** la suma de $60.000.000. Por ***DAÑO A LA VIDA DE RELACIÒN** la suma de $60.000.000. Para la señora **SILVIA PATRICIA ALZATE ALZATE:** ***Perjuicio moral** la suma de $60.000.000 y ***DAÑO A LA VIDA DE RELACIÓN** la suma de $60.000.000. Para los menores **MAXIMILIANO ATEHORTUA ALZATE Y JERÓNIMO JARAMILLO ALZATE** por ***PERJUICIO MORAL** la suma de $60.000.000 para cada uno. Para **CINY DAHIANA ATEHORTÙA** por ***PERJUICIO MORAL** la suma de $30.000.000. Se ***CONDENE** a ALLIANZ SEGUROS S.A al pago de los intereses moratorios conforme al artículo 1080 C. Cio desde la celebración de la audiencia prejudicial el 25 de agosto de 2020 o desde la notificación del auto admisorio de la demanda y la ***condena** en costas.*

2. Como sustrato de sus pedimentos, adujeron los hechos que se compendian así:

a) *El día 10 de julio de 2018, en la carrera 22 Este, frente al Nº 9B-108, ocurrió accidente de tránsito en el que se vio involucrado el vehículo de placas TOP-321, conducido por JOSÉ DAVID MEJÍA MONTOYA, de propiedad de JAMES AMAYA BUITRAGO y asegurado en ALLIANZ SEGUROS S.A. y el señor SANTIAGO ATEHORTÙA RÍOS, quien para la fecha del accidente se desplazaba en calidad de conductor de la motocicleta de placas USO-60D.*

b) *El vehículo de placas TOP-321, causante del accidente, circulaba en ejercicio de una actividad peligrosa donde resultó gravemente lesionado el señor SANTIAGO ATEHORTUA RÍOS a consecuencia de la conducta gravemente culposa desplegada por el señor JOSÉ DAVID MEJÍA MONTOYA, cuando se desplazaba por la carrera 22 Este, sentido Norte-Sur, invadió el carril en sentido contrario*

de circulación de la calzada por la cual se desplazaba, invadiendo así la trayectoria de la motocicleta de placas USO-60 transgrediendo con su conducta el artículo 55 del CNT, conducta que se convirtió en la causa adecuada y condición única del evento dañino.

c) *Las autoridades de tránsito adscritas a la Secretaría de Movilidad de Medellín elaboraron el informe e accidente de tránsito y el día 03 de diciembre de 2018, se profiere Resolución contravencional, donde declara como contraventor al señor SANTIAGO ATEHORTÚA RÍOS y también se interpuso querella que conoce la Fiscalía 199 Local.*

d) *Las graves lesiones sufridas por el señor SANTIAGO ATEHORTÜA RÍOS, fueron objeto de valoración, diagnóstico, pronóstico y tratamiento y tiene como secuelas: Deformidad física que afecta el cuerpo de carácter permanente; pérdida anatómica de miembro inferior derecho; pérdida funcional de órgano de locomoción; perturbación funcional de miembro inferior izquierdo; perturbación funcional de sistema nervioso periférico de carácter permanente. El día 14 de marzo de 2019, se evalúa la pérdida de la capacidad laboral y ocupacional con un porcentaje de 51.40%. Para la fecha del accidente contaba con 24 años y 4 meses, no tenía un vínculo laboral formal, desempeñándose de manera independiente a la actividad del comercio, debiéndose presumir el salario mínimo.*

e) *Su núcleo familiar ha sufrido un grave perjuicio por la tristeza, congoja, desmedro anímico, aflicción y sufrimiento padecido desde la fecha de ocurrencia del lamentable insuceso y en su compañera permanente SILVIA PATRICIA un grave perjuicio en modalidad daño a la vida en relación, por el hecho que ha existido una alteración ostensible a sus condiciones normales de existencia en su vida sexual, social, familiar y en su entorno laboral, en cuanto las actividades que realizaba con frecuencia.*

3. **TRÁMITE**. Inicialmente la demanda es inadmitida y una vez subsanados los requisitos, se admite mediante auto del 5 de noviembre de 2020. El apoderado de **ALLIANZ SEGUROS S.A** *se opone a las pretensiones, objeta el juramento estimatorio y propone como excepciones de mérito: causa extraña- culpa exclusiva de la víctima, ejercicio simultáneo de actividades peligrosas; en forma subsidiaria: concurrencia de responsabilidad, ausencia de responsabilidad civil extracontractual, indemnización del daño causado, inexistencia de perjuicios patrimoniales, excesiva tasación de perjuicios extrapatrimonial, deducción de cualquier*

indemnización que resulte probada. Frente al contrato de seguro: ausencia de siniestro, límite del valor asegurado, disponibilidad en cobertura del valor asegurado, deducible pactado a cargo del asegurado y cualquier hecho, situación o circunstancia que inaplique el contrato de seguro. El apoderado judicial del codemandado **JOSÈ DAVID MEJÌA MONTOYA** *se opone a las pretensiones y propone como excepciones de mérito: ausencia total de culpa o dolo y culpa exclusiva de la víctima.* El apoderado de **JAMES ALEJANDRO AMAYA BUITRAGO** *se opone a las pretensiones, objeta el juramento estimatorio y propone como excepciones de mérito: exagerada tasación de perjuicios, hecho exclusivo de la víctima, aniquilación de presunciones, ausencia del elemento culpa en cabeza del demandado JOSÈ DAVID MEJÌA.*

II. LLAMAMIENTOS EN GARANTÍA

4. El apoderado de **JAMES AMAYA BUITRAGO** llama en garantía a **ALLIANZ SEGUROS S.A** *con el fin de que en una eventual condena que le sea adversa, sean condenados a pagar al demandante o a reembolsar el monto que tuvieren que pagar. El llamamiento se admite y una vez notificada la aseguradora se opone a las pretensiones y propone las excepciones ya indicadas.*

III. LA SENTENCIA APELADA

5. Mediante providencia del 5 de abril de 2022 el Juzgado Sexto Civil del Circuito de Oralidad de Medellín, *consideró reunidos los presupuestos para decidir de fondo. Citó las normas que regulan el tema y los argumentos jurisprudenciales que sirven de soporte e indicó que la carga de la prueba en cuanto a la causación, se traslada a quien tiene el control de la actividad y de ahí salen las causales de exoneración y en el tema de la concurrencia de culpas, indicó que la carga de acreditar la exoneración está a cargo de quien tiene mayor riesgo, en este caso el bus. El dictamen allegado por los demandados no lo tuvo como medio de prueba porque no comparecieron los peritos para la respectiva contradicción. Tuvo como indicio grave en contra del señor JOSÉ DAVID MEJÍA MONTOYA su no comparecencia a rendir interrogatorio. Dedujo una presunción de falta de idoneidad en el demandante y víctima del*

accidente SANTIAGO ATEHORTÚA por no contar con licencia para conducir. Como del croquis advirtió que, según la trayectoria, el bus vendría por su carril y la moto aparentemente vendría por el suyo, era necesario acudir a otros medios de prueba y así analiza las fotos allegadas donde observa que el bus quedó sobre el carril por donde se desplazaba, pero su parte central más hacia su derecha e incluso cayendo en la cuneta. La moto quedó como posición final sobre el lado del carril por donde se desplazaba mirando la parte frontal del mismo hacia la parte trasera de la buseta y la parte trasera de la moto hacia la cuneta que del lado derecho tiene ese carril de la vía. Analizó la Resolución contravencional, indicando diferencias en las declaraciones, no quedó clara la velocidad del motociclista y no son concluyentes de que fuera a una velocidad inferior a 30 km/h y ello indica un indicio grave en su contra sobre su velocidad y respecto a la de la buseta: los de la moto dijeron que percibieron que venía a alta velocidad, pero cuando son interrogados no especificaron cuál era, salvo para decir que más de 50km/h, pero existen registros del GPS que era entre 26 a 28 km/h antes del accidente. Está claro que la buseta había reducido la velocidad a menos de 30 km y cumpliendo con su deber legal y de prudencia y cuidado. De las fotos y toda la prueba deduce que no hay elementos de juicio para decir que la buseta contravino normas de tránsito y no superó la velocidad, iría entre 26 a 28 km/h antes del accidente. Hay indicio grave de los de la moto, porque antes de la ocurrencia no hay indicios de que hubieran mermado velocidad y no fueron concretos en la misma, pero sí para decir que la redujeron al observar el bus. Sobre el ancho de la vía: tomó la indicada en el croquis de 4.85 mts, lo que significa que la mitad de la vía está a 2.425 mts y ahí debería estar la demarcación vial que no se observa. Juan Camilo Ríos, sobre las medidas de la moto dijo no tener conocimiento, pero Santiago dijo que el ancho del manubrio está entre 60 y 70 cms y el largo de la moto 80 a 90 mts de largo y la buseta es para servicio público, el ancho superior a 2 metros y con estas medidas dedujo, teniendo en cuenta la mitad para cada vehículo de 2,425 mts que la buseta perfectamente podía desplazarse por su carril sin exceder el espacio de la otra, igual la moto. Cuando la buseta está asumiendo su curva en el sentido de tomar la parte central de la vía hacia su carril por la izquierda para asumir la curva que va hacia su derecha, tomó la parte interna central de la vía sin que se observe que por su tamaño haya tenido que invadir el carril contrario. La moto a la velocidad que se desplazaba para asumir la curva, gira hacia el centro físico de la vía donde debía estar la línea demarcatoria de los dos carriles que no se observa y se encuentra de frente y de manera intempestiva con la buseta que venía por

dentro de su carril y es la moto la que colisiona con el bus y ello probablemente obedeció a que la velocidad a que se desplazaba la moto antes de la curva no era ni mucho menos inferir a 30 km que Camilo y Santiago indican y que por la forma de la colisión, los restos y el destino final indican que fue la moto la que colisionó a la buseta en su lado izquierdo y la parte frontal lateral del lado izquierdo y con la parte frontal de la moto dirigida hacia el centro de la vía tocando el carril de la buseta. Se corrobora con la resolución del tránsito donde Santiago habría sido quien contraviene las normas de tránsito. Resulta inane la discusión que el bus no podría transitar por ancho, porque no obra señal de algún tipo que evitara que se transitara por esa vía. La visibilidad era adecuada y la buseta cumplió con la norma, lo que no hizo la moto. La buseta no quedó en la cuneta de su carril. No es viable aceptar que fue el conductor el bus el que dio lugar al accidente, fue la imprudente, imperita, por el indicio de su inexperiencia por falta de licencia para asumir la curva y el manejo inadecuado de la moto quien dio lugar al accidente. Por lo tanto, declara probadas las excepciones de causa extraña, culpa o hecho exclusivo de la víctima; no accede a las pretensiones y no condena en costas a los demandantes.

IV. LA IMPUGNACIÓN

6. Inconforme con la decisión, fue recurrida por la parte demandante, quien interpone el recurso presentando los reparos correspondientes y en el término concedido en esta instancia sustenta el recurso. La inconformidad radica en: ***1) Inadecuada aplicación al régimen de responsabilidad civil extracontractual derivada del ejercicio de actividades peligrosa.*** *El Juez determinó que el caso concreto se debía estudiar y resolver dentro de los derroteros de la responsabilidad civil extracontractual derivada del ejercicio de actividades peligrosas, lo que tenía como consecuencia, que sobre quien la ejerce, pesa una presunción de responsabilidad o causalidad, que solo permite que se libere de su obligación indemnizatoria mediante la demostración de una causa extraña, las que además tienen que ser imprevisibles, irresistibles y exógenas al riesgo propio de la actividad. Sin embargo, analizó la conducta en especial del conductor del vehículo de placas TOP-321, para determinar que no se le podía endilgar ningún tipo de conducta reprochable, como quiera que este se encontraba realizando la actividad de la conducción en cumplimiento de todas las normas de tránsito, sin*

poderse desprender que con su conducta haya transgredido disposición normativa alguna que haya sido causa del accidente. Esto obviando el riesgo elementos propios de la actividad, como dimensiones del vehículo, potencialidad de daño y otros aspectos que objetivamente estructuran el riesgo y que escapan del espectro de la culpa. Esto hizo que la metodología procesal probatoria se encaminara a la determinación del por qué no se probó qué norma de tránsito transgredió el señor JOSÉ DAVID MEJÌA MONTOYA y no en cuál fue la incidencia de la peligrosidad de la actividad que el ejercía en la ocurrencia del accidente de tránsito y con qué prueba esta parte logró romper la presunción de causalidad o responsabilidad que el mismo Juez enmarcó en su contra. Desconoció el Juez un aspecto muy importante, cual es la dimensión del vehículo autobús, que de cara a las características de la vía, necesariamente para transitar por esa calzada debía como mínimo invadir 20 centímetros del carril contrario, teniendo en cuenta el informe reconstructivo especializado que aportó la parte demandada ALLIANZ SEGUROS S.A, el cual deja ver que el ancho de la vía en la asistencia que realizó CESVI COLOMBIA, era de 3.78 metros y que el ancho del bus era de 2.03 metros. Riesgo que genera el bus y que el hecho que los demás partícipes del tránsito lo conozcan, no quiere decir que hay una asunción del riesgo por parte de las víctimas en el riesgo que con este se genera. Aunque en la decisión se trató de dar apariencia de legalidad a esta circunstancia porque no había una señal de tránsito vertical que prohibiera la circulación de ese vehículo por la vía, esta situación se constituye en una flagrante transgresión al artículo 55 CNT que impone a las personas abstenerse a realizar conductas que pongan en peligro a los demás partícipes del tránsito. Cuando un conductor observe que por sus dimensiones no puede circular por una vía, la conducta adecuada sería no ponerlo a circular y si lo hacen es generando un riesgo excepcional, el cual sus consecuencias deber ser asumido por quien genera el riego, más no por quien inminentemente se expone a éste. ***2) AUSENCIA DE ACREDITACIÓN DE LA CAUSA EXTRAÑA, COMO ELEMENTO LIBERATORIO DE RESPONSABILIDAD POR PARTE DE LOS DEMANDADOS****. Se dio por probada la acreditación de una causa extraña denominada culpa exclusiva de la víctima o hecho de un tercero, cuando se puede evidenciar que no quedó demostrado que el señor SANTIAGO ATEHORTÙA, haya invadido el carril por el cual se venía desplazando el vehículo de placas TOP-321, situación que incluso fue ratificada por el Juez en los argumentos de su decisión, cuando al tratar de construir una hipótesis sobre las posibles circunstancias de modo del accidente, en ningún momento habla de una invasión de carril, sino que la motocicleta se desplazaba por el centro de su carril*

y para tomar la curva debía inclinarse a la derecha y que en esa inclinación con el vehículo que al igual se encontraba tomando la curva inclinándose hacía la izquierda colisionaron en el centro de la vía, sin poderse determinar en qué carril ocurrió la colisión. Tampoco se probó dentro del proceso que la motocicleta se encontraba desplazándose a una velocidad excesiva y mucho menos cuál fue la eventual incidencia de ésta en el accidente de tránsito, como quiera que ni siquiera huellas de frenado o arrastre quedaron en lugar de los hechos e incluso la misma distancia entre los vehículos involucrados en el accidente con proximidad a la colisión, descartan que la motocicleta se haya desplazado a una alta velocidad. ***3) Indebida valoración al trámite contravencional adelantado en el expediente A000841588-0*** *en la Secretaría de Movilidad de Medellín, al igual de la versión rendida por la testigo presencial IRIS MILENA BURITICÀ. Si bien es cierto el trámite contravencional y la resolución son actuaciones y decisiones, que se adelantan y profieren por parte de una actividad administrativas, se constituyen en decisiones que adoptan autoridades diferentes a las jurisdiccionales, en un marco procesal abreviado para determinar posibles transgresiones a normas de tránsito y la imposición de sanciones administrativas. Dichas decisiones se toman con medios de pruebas que se recaudan en tiempos reducidos, donde no se abarcan con profundidad y formalidad aspectos que deben ser examinados en una acción ordinaria ante la jurisdicción y muchas veces adquieren su firmeza, no por el conformismo del afectado sino porque en un examen costo beneficio, es más económico pagar una multa o asistir a un curso, que demandar un acto ante la jurisdicción administrativa. De la lectura de la actuación contravencional se concluye en dos párrafos, con una infundada argumentación que el señor SANTIAGO ATEHORTÙA, invadió el carril por el cual se desplazaba el bus, fundamentando su decisión en los testimonios del señor JOSÉ DAVID MEJÌA MONTOYA quien no es un testigo, sino una parte dentro del trámite contravencional y el testimonio de la señora IRIS MINERVA BURITICÀ MONTOYA, quienes en sus dichos son contradictorios, como quiera que mientras el señor JOSÉ DAVID, dice que no vio la motocicleta antes de la colisión, sino que sintió el impacto, la testigo dice que el señor frenó su bus y lo orilló hacía su derecha para evitar la colisión, no hablando en ningún momento de invasión de carril, que según el inspector del caso su dicho probó. No se logra comprender, cómo con estas dos declaraciones, se haya podido declarar contraventor al señor SANTIAGO, pero es más sorprendente aún que una decisión judicial, tenga como fundamento esta decisión administrativa para concluir que la motocicleta invadió carril. Sobre esta versión, la señora IRIS MINERVA, iba a ser interrogada dentro*

de la práctica de la prueba testimonial decretada por el despacho; sin embargo, sin justificación alguna dejó de asistir a la audiencia. Dándole valor probatorio a una versión de tercero rendida dentro de otro proceso diferente, sin que se haya dado la contradicción dentro del presente en donde se tuvo como fundamento probatorio para tomar la decisión, que concluyó en determinar qué hubo una invasión de carril por parte del conductor de la motocicleta. ***4) Inadecuada valoración del Informe de Accidente de Tránsito.*** *No se quiere desconocer que el Informe fue de mucha utilidad para establecer circunstancias de tiempo y lugar del accidente de tránsito; sin embargo, ninguna luz da este medio de prueba sobre las circunstancias del modo del accidente, ya que en su contenido no se observan huellas de frenado, huellas de arrastre metálico, ni siquiera en él se fijaron los despojos de destrucción de motocicleta y bus que quedaron sobre la calzada y que sí se evidencian en las fotografías que hicieron parte del proceso. Por ningún tipo de análisis, interpretación o comprensión que se le haga al referenciado medio de prueba, se puede deducir una invasión de carril por parte del señor Santiago Atehortúa Ríos o un exceso de velocidad desplegada por este, como causa del accidente. 5)* ***No se dio el debido alcance demostrativo a las fotografías*** *aportadas en la contestación de la demanda por parte de la compañía ALLIANZ SEGUROS S.A. Al momento de darle mérito probatorio, no se tuvo en cuenta por el Juez, los siguientes aspectos que denotan que la colisión entre el vehículo autobús y la motocicleta, ocurrió en la carrera 22 Este, sentido Sur-Norte, por el carril en el cual se encontraba desplazándose la motocicleta debidamente posicionada y no en el carril del vehículo autobús, como intentó sostener el Juez. Lo siguiente se puede extraer de las fotografías: (Fotografía N°1 (Folio 95), contestación de la demanda, la motocicleta en la que se desplazaba Santiago quedó ubicada sobre su carril derecho sentido Sur-Norte, de la carrera 22Este, al igual que el señor SANTIAGO ATEHORTUA, que se observa en el suelo herido esperando atención médica cerca de la moto. Los fragmentos de destrucción de la motocicleta y el autobús, se pueden observar paralelos a la llanta posterior izquierda del vehículo autobús, lo que es un indicativo que ese fue el lugar del contacto inicial entre los dos rodantes involucrados y no el lugar donde quedó la motocicleta y mucho menos donde quedó el bus, el que en una maniobra evasiva quedó su llanta derecha frontal en la cuneta con posterioridad al impacto. Esos fragmentos en su gran concentración se encuentran en el carril por el cual se desplazaba la motocicleta. (Fotografía N°2) El bus queda en posición diagonal en la vía, con una notoria inclinación hacia la derecha. Con la llanta frontal derecha incorporada en la cuneta derecha al costado de la vía, lo*

que demuestra que esta posición final es la consecuencia de una maniobra evasiva, porque físicamente no es posible que un vehículo se desplace en su trayectoria en diagonal, a menos que vaya derrapando. Incluso al observar el desnivel de la cuneta es imposible que el bus momentos antes del accidente haya estado transitando con dos llantas derechas en la cuneta y las dos llantas izquierdas en la calzada. 6) ***Inadecuada valoración probatoria al concluir que el solo hecho de no tener licencia de conducción el señor SANTIAGO ATEHORTÙA, lo hace automáticamente responsable del accidente por su imperita en el manejo.*** *Consideró el Juez, que el hecho de no tener licencia generaba una presunción impericia en el ejercicio de la actividad de la conducción y que esa presunta impericia había incidido causalmente en la ocurrencia del accidente de tránsito. Fue desacertada la conclusión, como quiera que si bien es cierto que ejercer la actividad de la conducción sin licencia de conducción es la transgresión a una norma de tránsito, que da lugar a una sanción de carácter administrativa o contravencional. Para que esta tenga relevancia en materia de responsabilidad civil se tiene que determinar por parte del Juzgador que relevancia o incidencia tuvo la impericia en el caso concreto, esto como quiera que una cosa es presunción de impericia en el manejo y otra cosa es presunción de que un conductor realizó una impericia que haya tenido repercusión en un incidente vial. Partir de la base que quien no tiene licencia de conducción siempre actúa de manera imperita, sería lo mismo que decir que quien tiene licencia de conducción nunca realizaría una conducta imperita, negligente o imprudente. Es de advertir que en el entendido de la decisión adoptada el Juez, realizó un reproche al señor SANTIAGO ATEHORTUA, ni siquiera por no tener experiencia o habilidades en la actividad de la conducción, como quiera que dentro del proceso quedó demostrado que hace mucho tiempo manejaba, sino por el hecho que a su parecer quedó demostrado dentro del proceso que por el hecho de ganar aproximadamente $1.300.000 debía haber adquirido la licencia de conducción por contar los recursos para hacerlos, mutando el proceso de la esfera jurídica a la esfera moral.* ***7) Se debió valorar el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito, aportado por ALLIANZ SEGUROS S.A,*** *por lo menos como prueba documental, de conformidad a lo contemplado en el artículo 165 del C.G.P. Dentro de la contestación de la demanda de ALLIANZ SEGUROS S.A. y de JAMES AMAYA BUITRAGO se aportó prueba pericial de parte, de la cual solo se pidió la contradicción por la parte demandante y se decretó la comparecencia de los peritos para la contradicción, advirtiendo que fue prueba de las partes. Los peritos no asistieron al interrogatorio, sin embargo el*

documento contentivo de la prueba pericial contenía información, la cual era de ayuda para el esclarecimiento de las circunstancias de modo en la que ocurrió el accidente, por lo que debía ser valorada por el Juez, ya que el hecho que no pudiera ser ratificada por el perito que la elaboró, no quita la posibilidad que haya sido analizada en otros aspectos que ilustraran al proceso y la parte que la pidió aunque no haya asistido, está pidiendo que se valore en diversos aspectos demostrativos contenidos en dicho informe, como los siguientes: (Folio 8) se evidencia que las condiciones de la vía, esto es la carrera 22 Este N°9B108 de la ciudad de Medellín, en cuanto al ancho de la vía era 3.78 Metros y no 4.85 Metros, como se determinó en el informe de accidente de tránsito. - (Folio 32) se determina toda la zona posible de impacto, dentro del carril derecho sentido Sur-Norte por el cual se desplazaba debidamente la motocicleta, lo que ratifica la versión de invasión de carril por parte del conductor del vehículo tipo bus. - (Folio 39) se determina que la medida frontal del vehículo tipo autobús era de 2.03 Metros y que cada carril de la vía tenía una medida de 1.89 Metros. - (Folio 37) se evidencia que dentro de la información aportada se encuentra con el reporte GPS del bus, en donde la última lectura de velocidad se encuentra aproximadamente a 500 Metros del lugar de los hechos. - (Folio 38) se establece que, atendiendo a la forma de contacto de la motocicleta con el bus, y atendiendo a que la autoridad no acotó ningún tipo de huella o rastro previo para el rodante, no se puede determinar la velocidad de la motocicleta. ***8) No declarar por confesado los hechos susceptibles de confesión en cabeza del conductor JOSÉ DAVID MEJÌA MONTOYA,*** *aplicando una consecuencia procesal distinta a la consagrada en el artículo 372 del C.G.P ya que se tuvo la inasistencia de la parte como un indicio grave en su contra, que al final ningún efecto tuvo sobre la decisión de responsabilidad. Debe advertirse que en cuanto al señor MEJÌA MONTOYA, desde las horas de la mañana se informó sobre la no asistencia a la audiencia atribuyéndoselo a motivos laborales que nunca fueron justificados de manera previa. En ese orden de ideas se debió dar por probado el hecho segundo de la demanda en cuanto a la invasión del carril, por el cual se desplazaba la motocicleta, esto como quiera que dicho hecho era susceptible de confesión y no reposó dentro del expediente ningún medio de prueba que lo infirmara.* ***9) Se abstuvo el Juez de examinar las conductas procesales de las partes como lo contempla el artículo 280 del C.G.P.*** *Ningún indicio se dio a las siguientes situaciones: el señor JOSÉ DAVID MEJÌA MONTOYA, no compareció al proceso para absolver interrogatorio. -No se tuvo en cuenta la disposición del señor SANTIAGO ATEHORTÙA y todos los demandantes de acudir*

al proceso a pesar de sus limitaciones económica, físicas y de acceso a las tecnologías, para absolver los interrogatorios, al igual que se hizo comparecer peritos y todos los testigos que le fueron decretados en el proceso para la acreditación de los hechos de su demanda.

V. ACTUACIÓN EN SEGUNDA INSTANCIA

7. Una vez tramitado el recurso y concedido término para sustentación y alegatos, la parte demandante sustentó el recurso en la forma ya indicada. Se pronunció **el apoderado de JAMES AMAYA BUITRAGO** como no apelante sobre los reparos del demandante así: ***1o reparo:*** *el apelante argumenta que hubo una supuesta inaplicación del régimen de responsabilidad civil extracontractual, olvidando que el demandante SANTIAGO ATEHORTÙA también estaba ejerciendo la actividad peligrosa de la conducción, con el agravante de que era una persona imperita y sin experiencia para conducir motocicleta en la cual se causó su propio daño; tampoco es correcta la apreciación del apelante que opere la presunción de responsabilidad, porque a la luz de las pruebas aportadas por el mismo demandante, permiten deducir que el régimen a aplicar debe ser el de culpa probada. Lo cual significa que las pruebas recaudadas eran más que suficiente para aplicar la teoría de la responsabilidad civil probada. De la misma manera, esta parte pretende revivir una prueba denominada "Informe Técnico de reconstrucción de accidentes de Tránsito", elaborada por CESVI Colombia la cual fue objetada por él mismo y se opuso a que se diera la viabilidad de su práctica, es así que no puede basarse en una prueba ilegalmente aportada al proceso para extraer información que ahora sí presuntamente le sirve, cuando hizo toda la oposición a ella.* ***Frente al 2º reparo****: el apelante no tiene razón ya que fueron incluso las mismas pruebas aportadas por él las que sirvieron al juzgado para dar por probada la excepción, estas pruebas son: a. Proceso contravencional el cual, luego de recaudar suficiente material probatorio, responsabiliza del accidente al señor SANTIAGO ATEHORTÙA RIOS por violar los artículos 55 y 71 CNT, pero en especial, la contenida en el artículo 134 y 135. b). El fallo de tránsito, donde sancionaron a Santiago Atehortúa Ríos por conducir vehículo sin haber obtenido licencia de conducción, siendo el documento idóneo para demostrar conocimiento e idoneidad en la conducción de vehículos. c. declaración rendida ante el organismo de tránsito, es el mismo SANTIAGO quien de manera espontánea*

manifestó cómo sucedió el accidente. ***Frente al 3o reparo:*** *Tampoco tiene la razón el apelante porque el trámite contravencional fue una prueba que, en primer lugar, fue aportada por el mismo demandante y tiene el soporte legal a partir de los artículos 134 CNT y en segundo lugar, este no es el espacio para debatir las pruebas allí practicadas.* ***Frente al 4º reparo****: "Inadecuada valoración del Informe de Accidente de Tránsito, no corresponde a la verdad las afirmaciones allí plasmadas, porque fue un documento aceptado por las partes, en ningún momento fue objeto de contradicción y goza de plena validez y sobre este documento lo que el juez hacer es dar aplicación al artículo 176 CGP, que fue analizar el informe del accidente, compararlo con las versiones recibidas en el proceso, el material fotográfico y sacar las conclusiones, pero la valoración de este documento no fue aislada, fue siempre en conjunto como lo expresa la norma.* ***Frente al 5º reparo****: Las fotografías confirman lo sucedido en el accidente y desmienten las versiones dadas por SANTIAGO ATEHORTÙA RÌOS y el testimonio JUAN CAMILO RIOS HINCAPIÉ, porque los fragmentos de destrucción permiten ver el punto exacto de la colisión y al no existir huella de arrastre del bus permite deducir que este vehículo no iba a exceso de velocidad al momento del choque, porque de haber sido cierto hubiera dejado huella de arrastre y al tener gran tamaño hubiera arrastrado la moto en su dirección.* ***Frente al 6º reparo****: No le asiste razón al apelante de la manifestación que hace respecto de la licencia de conducción, toda vez que este es un documento que tiene soporte legal a partir del artículo 17 CNT y es allí donde se exige una serie de requisitos para su expedición como son: Saber leer y escribir, edad, aprobación de exámenes teóricos y prácticos en la conducción, certificado de aptitud otorgado por un centro de enseñanza, certificado de aptitud física y de coordinación motriz, es así que con fundamento en esta norma las apreciaciones que realizó el despacho son correctas y lógicamente al no existir este documento le asiste toda la razón al A quo en su apreciación.* ***Frente al 7º reparo:*** *"Se debió valorar el informe Técnico de Reconstrucción de Accidente de Tránsito. Al revisar el trámite procesal encontramos que sobre este informe se ejerció el derecho de contradicción y cuando solicitamos la viabilidad de escuchar a los peritos el apoderado de la parte demandante manifestó toda clase de oposición, coadyuvando al juez en dejar este documento sin valor probatorio, es así, que no hay ninguna posibilidad de que se reviva la prueba como documental cuando claramente es un peritaje que se reglamenta a partir del artículo 226 y ss del CGP.* ***Frente al 8º reparo****, el juez hizo el respectivo análisis y consta en la grabación del fallo de primera instancia y muy claramente dejó sentado que le*

otorgaba la presunción en contra del demandado JOSE DAVID MEJÍA MONTOYA y al final aclara el A quo que a pesar de existir esa confesión las demás pruebas son de mayor valor para la decisión. ***Frente al 9º reparo****: La apreciación que realiza el apelante lo hace en referencia exclusiva del artículo 280 CGP, pero olvida que la norma del 176 dispone que las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto de acuerdo a las reglas de la sana crítica. Si se revisa en la motivación de la sentencia, sí existió pronunciamiento frente a la no presentación del demandado MEJÌA MONTOYA a la audiencia, indicando además que podía aplicar sanciones correspondientes, pero no hubo interrogatorio por escrito y por lo tanto se dio aplicación al artículo 205 CGP.*

VI. CONSIDERACIONES

8. Al no advertirse ningún vicio que pueda invalidar lo actuado y al estar satisfechos los presupuestos procesales, se procede a resolver el mérito del asunto. Conforme a la competencia restringida del superior en sede de apelación prevista en el artículo 328 del CGP, habida cuenta del carácter rogado del recurso de apelación, formulado solo por la parte demandante, la competencia se limita a los motivos de inconformidad expuestos y sustentados por ésta.

9. PROBLEMA JURÌDICO. Se centra en determinar si procede revocar la decisión como lo alega el recurrente, para lo cual es procedente realizar la debida valoración probatoria de los medios allegados, que en su sentir fue errónea, incompleta e inadecuada, en tanto se desconocieron aspectos relacionados con las dimensiones del vehículo, potencialidad del daño, no se acreditó la causa extraña, no se tuvo en cuenta que la decisión contravencional fue infundada, que se debió tener en cuenta el dictamen como prueba documental y una vez realizada, concluir que es necesario acoger sus pretensiones, declarando civilmente responsable a los demandados, en tanto estarían dados los presupuestos de dicha responsabilidad, considerando que los

demandantes cumplieron con la carga que les correspondía o si por el contrario, es necesario exonerarlos ante la culpa exclusiva de la víctima, que encontró probada el A quo y confirmar así la decisión.

10. En términos de responsabilidad civil extracontractual, indica el artículo 2341 del CC, "*el que ha cometido delito o culpa y ha inferido daño a otro es obligado a su indemnización…",* precepto del cual se han deducido, como ***elementos de una pretensión indemnizatoria, el hecho dañoso, la culpa del demandado, la relación de causa a efecto entre ambas y el perjuicio, que son los que debe acreditar el demandante*** *a menos que la ley presuma alguno de ellos, como sucede precisamente cuando el detrimento se causa en ejercicio de una actividad peligrosa; es decir, aquélla que de suyo entraña riegos para las personas del entorno, ya que en tal evento, según la interpretación que la doctrina le ha dado al precepto* ***2356*** *del Código Civil,* ***se presume la culpa de quien despliega tal actividad, lo que invierte la carga de la prueba, haciendo pesar sobre el demandado la de acreditar una causa extraña: la fuerza mayor, el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o la de un tercero,*** *si pretende exonerarse de la responsabilidad que de él se presume.*

11. Según ha indicado la H. CORTE SUPREMA DE JUSTICIA[1]:" ...*por razones de justicia y de equidad se impone interpretar el artículo 2356 ejúsdem, como un precepto que entraña una presunción de responsabilidad, pues quien se aprovecha de una actividad peligrosa que despliega riesgo para los otros sujetos de derecho, debe indemnizar los daños que de él se deriven. Por tanto, para que el autor del menoscabo sea declarado responsable de su producción, tratándose de labores peligrosas,* ***sólo le compete al agredido acreditar: el hecho o conducta constitutiva de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad entre éste y aquél****. "Por consiguiente, esa presunción no se desvirtúa con la prueba en contrario, argumentando prudencia y diligencia, sino* ***que por tratarse de una presunción de responsabilidad, ha de demostrarse una causal eximente de reparar a la víctima por vía de la causa extraña no imputable al obligado o ajena jurídicamente al agente, esto es, con hechos positivos de relevante gravedad, consistentes en: la***

[1] SENTENCIA SC3862-2019. 20 DE SEPTIEMBRE. RADICACIÓN 73001310300120140003401. M.P. LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA.

fuerza mayor, el caso fortuito, causa o hecho exclusivo de la víctima, el hecho o la intervención de un tercero".

12. En este orden de ideas ya ha quedado establecido el régimen de responsabilidad que nos atañe y las cargas que a cada parte corresponde demostrar, por ello se considera necesario advertir, con miras a dejar establecida la legitimación en la causa de las partes contendientes, que cuando un delito o culpa es cometido por dos o más personas, cada uno de los autores responde solidariamente por los perjuicios causados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2344 del C.C., a cuyo amparo podrán las víctimas demandar a una sola de las personas naturales o jurídicas llamadas a reparar el daño o a todas ellas, precisión que se hace porque considerando dicho precepto y los contenidos en el 2342 y 2343 ídem, puede concluirse sin ninguna duda, legitimación en la causa respecto de todas las partes que concurren al proceso: los demandantes: por tratarse de la víctima, su compañera permanente, hijos, padres y hermana de aquél y de los accionados por ser evidente su relación con la actividad generadora del daño, en la medida que se trata, del conductor y propietario del vehículo involucrado y la compañía aseguradora del riesgo de la responsabilidad civil extracontractual, respecto de la cual la parte demandante ejerció la acción directa y además fueron llamados en garantía, calidades que no fueron discutidas por aquéllos.

13. Como en el presente asunto se estaba en presencia de actividades peligrosas, es menester citar la jurisprudencia que acoge dicho tema, la cual es del siguiente tenor: *"**En las actividades peligrosas concurrentes, el régimen jurídico aplicable es el consagrado en el artículo 2356 del Código Civil** …."La problemática, en tales casos, no se desplaza, convierte o deviene en la responsabilidad por culpa, ni tampoco se aplica en estrictez su regulación cuando el juzgador encuentra probada una culpa*

del autor o de la víctima, en cuyo caso, la apreciará …en la virtualidad objetiva de la conducta… para determinar… su incidencia, para definir si hay lugar a responsabilidad o no;…."***Tal aspecto es el que la Sala ha destacado y querido destacar al referir a la graduación de "culpas***" en presencia de actividades peligrosas concurrentes,* ***esto es, el deber del juez 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… el juzgador valorará la conducta de las partes en su materialidad objetiva y, en caso de encontrar probada también una culpa o dolo del sujeto, establecerá su relevancia no en razón al factor culposo o doloso, sino al comportamiento objetivamente considerado en todo cuanto respecta a su incidencia causal….* [2]*.*

14. Pretendió la parte demandante, se declare civil y solidariamente responsable y se condene a los demandados al pago de los perjuicios ocasionados con las lesiones ocasionadas al señor SANTIAGO ATEHORTÚA en el accidente de tránsito ocurrido el día 10 de julio de 2018. El juez de primera instancia declaró probada la excepción de culpa exclusiva de la víctima, considerado que es la moto la que colisiona con el bus y ello probablemente obedeció a la velocidad a que se desplazaba aquella antes de llegar a la curva. Así, procederá la Sala a verificar los presupuestos de la responsabilidad, examinando la conducta de los dos conductores involucrados con todas las pruebas allegadas, para precisar su incidencia en el daño y determinar la responsabilidad de uno y otros, teniendo en cuenta los reparos realizados con respecto a la valoración que de ellas realizó el A quo.

15. Descendiendo al caso materia de estudio y después de confrontar los principios y postulados aplicables en estos eventos con las pretensiones y supuestos fácticos del asunto que ocupa la atención de la Sala, no existe discusión alguna frente a la efectiva ocurrencia del hecho y el resultado dañoso que produjo. Se tiene

[2] Sentencia de 24 de agosto de 2009, M.P. WILLIAM NAMÉN VARGAS.

entonces que con el material probatorio que se encontró en el presente caso, se evidencia que el 10 de julio de 2018 ocurrió un accidente en la carrera 22 Este, frente al nro. 9B-108 donde se vieron involucrados el vehículo de placas TOP-321 conducido por JOSÉ DAVID MEJÍA MONTOYA y la motocicleta de placas USO-60D conducida por SANTIAGO ATEHORTÚA, víctima lesionado y un acompañante, quedando demostrado el hecho y el daño.

16. Con el fin de ser exonerados de responsabilidad, los demandados alegaron la existencia de una ruptura del nexo causal por culpa exclusiva de la víctima, argumentando de un lado, que fue la imprudencia del señor SANTIAGO ATEHORTÚA la causante de sus lesiones al no respetar las señales de tránsito existentes y conducir sin haber obtenido la licencia de tránsito. De otro, que el accidente se debió únicamente al actuar imprudente y a la falta de cuidado del señor SANTIAGO, debido a que al salir de la curva invade el carril de circulación por donde se desplazaba en adecuada forma el rodante de placas TOP 321, violando normas de tránsito debido a su exceso de velocidad y finalmente, porque asumió el riesgo de una actividad peligrosa, obrando con toda negligencia e imprudencia posible, invadiendo el carril contrario.

17. En los hechos de la demanda, concretamente en el segundo y tercero, se alude a que el vehículo de placas TOP-321 fue el causante del accidente, como consecuencia de *"la conducta gravemente culposa desplegada por el señor JOSÉ DAVID MEJÍA MONTOYA…. cuando se desplazaba… sentido norte-sur, invadió el carril en sentido contrario de circulación de la calzada por la cual se desplazaba, invadiendo así la trayectoria de la motocicleta de placas USO-60D…".*

18. Al plenario fue allegada copia del informe policial de accidente de tránsito, dando cuenta de la ubicación y características de la vía, zona rural, VEREDA EL PLAN, curva, plano, asfalto, doble sentido, una calzada, buen estado, seca, sin señales y en el croquis se

aprecia la ubicación de los vehículos involucrados circulando sobre la carrera 22, el bus circulando sobre su carril y la moto atravesada en la vía y una medida del ancho de la calzada de 48.5 sin señales de demarcación. Se aprecia además **el informe de sistema de seguridad** del vehículo bus se reporta: freno de pedal bueno, freno de mano bueno, dirección bueno. Se allegó igualmente, copia del trámite contravencional con la versión libre rendida por los conductores, el acompañante del motociclista señor JUAN CAMILO RÍOS HINCAPIÉ y una testigo IRIS MINERVA BURITICÁ MONTOYA y copia de la resolución emitida por el inspector de policía adscrito a la secretaría de movilidad de Medellín el 3 de diciembre de 2018, donde se decide *"declarar contravencionalmente responsable … al señor **SANTIAGO ATEHORTUA RIOS** … conductor del vehículo de placas USO-60D…. **SANCIONAR** al señor SANTIAGO ATEHORTUA RIOS … artículo 131 literal Dm numeral 1…. **Guiar uno vehículo sin haber obtenido licencia**…".* Como varios de los argumentos de la impugnación están referidos a falta e inadecuada valoración del trámite contravencional y al material probatorio allegado, que, en su sentir no dan certeza de la acreditación de la causa extraña como elemento liberatorio de responsabilidad en los demandados, se hará el análisis respectivo.

19. En el trámite contravencional se recibió la versión sobre la ocurrencia del accidente al señor **JOSÈ DAVID MEJÌA MONTOYA** quien indicó*: "iba por mi carril y el muchacho por la velocidad me choco (sic), se abrió mucho en la curva**."** P/. Cómo era la visibilidad. R/. regular es una curva cerrada. P./. A qué velocidad se desplazaba… R/. 26 km/h. P/. Qué reacción toma usted en el momento en que siente el impacto con la moto. R/. Frenar. P/. A qué distancia aproximadamente observó la motocicleta antes del impacto. R/. Cuando sentí el impacto fue que la vi. P/. Si no lo vio antes del impacto, de dónde concluye un posible exceso de velocidad por parte del motociclista. R/. Por la manera en que me dejó el carro.".* Rindió su versión el señor **SANTIAGO ATEHORTÙA RIOS** indicó: *"Venía subiendo a una velocidad*

o menos de 30km/h y en la curva me encontré la buseta por ahí a una distancia por ahí de 5 o 6 mts que venía muy rápido y al coger la curva no tuve reacción ninguna el impacto fue de un momento a otro, yo venía por mi carril. P/... Si usted venia (sic) completamente por su carril por que (sic) impacta al vehículo No 1 si este se observa según las fotos que viene por todo el carril derecho e incluso está tomando parte de la berma para despejar el otro carril. R/. yo venía por mi carril derecho, la buseta antes de entrar a su vía el venia (sic) más orillado a mi carril, él se orilla después del impacto…él venía muy rápido y yo venía por mi carril". Según la versión del acompañante de la moto **JUAN CAMILO RIOS HINCAPIE**: *"íbamos como eran dos curvas **íbamos cogiendo a curva** (sic) y el bus apareció el otro invadiendo el carril de nosotros ya cuando lo vimos tan cerca el bus intento (sic) esquivar, pero estábamos muy cerca y no nos daba...".*

20. Confrontando las versiones de los dos conductores y el acompañante que estuvieron involucrados en el hecho, lo primero a resaltar es que no estuvieron de acuerdo con el croquis y cada uno señala la posición que en su sentir correspondía y así coincidieron el conductor del bus y el acompañante de la moto, **que el carro quedó pegado a la berma más hacia la cuneta,** en tanto el conductor de la moto indicó que esta estaba orillada hacia la derecha. Respecto a la versión de los hechos, se tiene que, según **el conductor del bus**, **JOSÈ DAVID MEJÌA MONTOYA***, iba por su carril y los de la moto se abrieron mucho en la curva y por la velocidad que llevaban se chocaron y también adujo que no los vio antes del impacto*. El parrillero **JUAN CAMILO RÌOS HINCAPIÈ**, confirmó el desplazamiento del bus, tanto que al ser preguntado: *"**Para el momento de la colisión, el bus transitaba sobre la calzada o transitaba parte en la cuneta en la berma y parte en la calzada. R-/... <u>transitaba por la calzada</u>**"* y "*nosotros íbamos por el carril derecho en el centro del carril". "… de la cuneta aproximadamente 50 cms*…." pero cuando es preguntado ***P/. "En qué carril ocurre la colisión… en su carril derecho o en el carril derecho del cual circulaba el bus. R/. En <u>el carril derecho de nosotros</u>…"*** Y más adelante fue preguntado **si los vehículos fueron movidos**

y aquí ya contestó que el *"**bus venía invadiendo el carril de nosotros y mire que el bus está en la cuneta",*** cuando antes había afirmado que **venía por su calzada**. Es más, cuando es preguntado *"Cómo llega a la conclusión que el bus venía invadiendo el carril"* se limitó a contestar que "*No le sabría explicar".* Ante el tránsito el señor JUAN CAMILO dio a entender que antes de la colisión vieron el carro, pues claramente indicó **que lo vieron cerca**, tanto que *"**el bus intentó esquivar, pero estábamos muy cerca y no nos dab**a*" aunque ante el A quo fue preguntado *"A qué distancia observaron al bus que transitaba en sentido contrario al de ustedes. R/. **No lo vimos**, fue de repente, en la curva de repente el bus…"* y el señor **SANTIAGO ATEHORTÙA** confirmó que **sí lo vieron,** pues se encontraron con el vehículo, *"por ahí a una distancia de 5 o 6 metros",* pero ante el A quo, al ser preguntado *"A qué distancia vio el bus cuando llegaron a la curva. R/. Fue de un momento a otro, fue de una… **no pudimos ver lejos**, solamente cuando en la curva fue el impacto de una… como era una curva y al bus lo tapaba una montaña, entonces yo iba a coger la curva mía y **el bus apareció ahí a alta velocidad**…".*

21. Respecto a la velocidad con que se desplazaban, cada conductor alude a que era el otro quien lo hacía a alta velocidad. El señor ATEHORTÙA ante el tránsito indicó que conducía a **menos de 30** km/h y ante el A quo, dijo que a 30 km y el parrillero indicó que no recuerda la velocidad, *"Nosotros vamos despacio… **porque íbamos a coger una curva cerrada que uno tiene que disminuir**"* y al ser preguntado *"**A qué velocidad disminuyeron para coger la curva. R/. 25 o 30 km…"*** y el señor Santiago al ser preguntado sobre las precauciones al coger la curva indicó: *R/. Yo como iba a una velocidad **entre los 25 y los 30 km/h yo medio frené un poquito** y cuando de repente nos impactó la buseta ahí en la curva";* inclusive manifestó que el conductor del bus conducía a una velocidad de 50 o 55 km/h, pero el señor DAVID MEJÌA indicó que lo hacía a 26 m/h y existen reportes del GPS de su vehículo que lo confirman.

22. Resulta de lo anterior, que son visibles las contradicciones de las versiones tal como se ha resaltado, siendo relevante dejar establecido que dada la descripción que se hizo del sitio, aunado al registro fotográfico que se allegò, el sitio donde ocurre el lamentable hecho, se trata de una curva cerrada, con poca o nula visibilidad hacia adelante, dada la vegetación que se observa, con una señal indicativa de que la velocidad para transitar es de 30. Según la trayectoria de los vehículos venían en sentidos contrarios; el ocupante de la moto indicó que venía por su carril derecho de sur a norte, la buseta por la izquierda hacia la vereda; el bus completamente posicionado sobre su vía, no siendo posible admitir como lo indicaron los ocupantes de la moto, que el bus fue movido, dado que los restos que se visualizan están en el mismo lugar donde queda este; además, esa afirmación no encontró explicación en el señor JUAN CAMILO y además indicó que no sabe si lo movieron y por parte del señor ATEHORTÙA a pesar de que informó que luego del impacto el señor de la buseta *"dejó mover el bus hacia su lado, hacia la vía de él",* ello tampoco encontró explicación, porque solo afirmó que *"no tiene porqué circular por la cuneta"* y que la única persona que habría visto que el chofer movió el carro fue JUAN CAMILO y ya se indicó que este no supo dar las respectivas explicaciones, por ello tampoco asiste razón al impugnante cuando pretende mostrar un punto de impacto paralelo a la llanta posterior izquierda y no donde queda el bus, porque considera que fue una maniobra evasiva del conductor del bus con posterioridad al impacto, en tanto se repite, los ocupantes de la moto no dieron certeza de que el bus hubiese sido movido.

23. Es cierto que de la velocidad concreta con la cual se desplazaba la moto no existe constancia, porque no tiene explicación con las afirmaciones que hicieron sus ocupantes, pues si lo hacían como lo indicaron a menos de 30 km o despacio, como también se indicó, queda el interrogante de *¿cuál fue la velocidad que utilizaron al mermarla por el ingreso a la curva?,* convirtiéndose en la misma velocidad de desplazamiento al momento del impacto, pero también lo es, que de la velocidad del vehículo sí hay constancia, de hecho por debajo de los parámetros que estaban allí señalizados, según se observa en las fotos a que se hizo referencia. Y ello lleva a concluir que era la moto la que lo hacía a más velocidad y fue la que colisionó con el bus, si se tiene en cuenta varios aspectos: En primer lugar, la declaración de la señora **IRIS MINERVA BURITICÀ** MONTOYA quien fuera testigo presencial que indicó: *"en la curva venían ellos mi conductor paro (sic) y se hizo aun (sic) lado derecho, ellos venían tan rápido que no le dio tiempo de frenar solo sentimos el totazo"* y no se encuentran motivos para descartar su versión solo porque no asistió ante el A quo y además es una prueba que allega la misma parte demandante –que solicita análisis en el material probatorio allegado- quien ahora alude a que por su no asistencia no hubo oportunidad de contradicción, pues cuando ella rinde su versión ante el tránsito se les dio oportunidad y no fue aprovechada. **En segundo lugar**, se confirmó que la buseta venía por el carril que le correspondía denotando precauciones para el cruce y a baja velocidad. **En tercer lugar**, no es posible deducir que la buseta invade el carril de la moto, afirmando que, una vez ocurrida la colisión, queda en lugar diferente, pegado a la cuneta, cuando los vestigios que quedaron en el piso coinciden con la ubicación final. **En cuarto lugar,** porque JUAN CAMILO afirmó que disminuyeron velocidad para coger la curva a 25 o 30 km y según SANTIAGO, esa era la velocidad con la que transitaban, lo que significa que nunca

disminuyeron, ingresando a la curva a la misma velocidad que traían y existe norma de tránsito que obliga a hacerlo con precaución en esas circunstancias. **En quinto lugar**, de ser cierto como lo afirmó JUAN CAMILO que se desplazaban por el centro de su carril derecho, otro sería el resultado y el lamentable hecho no se hubiera presentado. Además, los daños del bus en la parte frontal izquierda y la moto en la parte frontal dan a entender que la colisión se presenta sobre el carril de circulación de la buseta y así se visualiza en el registro fotográfico. **Y finalmente,** no de poca importancia para la Sala, es la afirmación que hizo el demandante ante la fiscalía cuando indicó **que la causa del accidente** ***"fue el exceso de velocidad de ambos vehículos",*** admitiendo así que ellos lo hacían a exceso de velocidad, aunque posteriormente ante el tránsito y ante el A quo hablaron de que era poca o sobre los 25 km y en todo caso, con la documentación allegada, el conductor del bus logró demostrar que la suya no excedía los límites establecidos. Y ese exceso de velocidad en la moto, explica que el ingreso a la curva se hizo sin las debidas precauciones, colisionando al bus, sin que diera tiempo de evitarlo con el resultado ya indicado y de paso asistiendo razón al A quo cuando manifestó que fue la moto en su maniobra de superar la curva la que invade el sitio por donde debía estar la línea que dividiría los dos carriles y que no tiene demarcaciones. En el análisis que en esta oportunidad se realiza, se concluye que efectivamente fue la víctima quien puso la causa determinante en el hecho, sumando todas las situaciones concretas que se plantearon y no fue solo las versiones de los conductores, sino el análisis conjunto del material probatorio que se allegó y que en virtud de la sana crítica llevaron al convencimiento de la conclusión que se plasmó. Es más, posicionado inicialmente cada vehículo en un carril y dada la poca velocidad del bus, cobra certeza que necesariamente el motociclista sí tuvo que intentar una

maniobra imprudente dada la velocidad que traía y la falta de visibilidad que le impidieron ver el bus y realizar un acto concreto para evitar la colisión. En sentir de esta Sala, las pruebas sí fueron valoradas, solo que el análisis y el resultado no fueron favorables a la parte demandante. A pesar de considerarse la conducción de vehículos una actividad riesgosa, en el resultado final del señor Santiago no medió responsabilidad alguna en el conductor de la buseta, no hubo actuación culposa, no se probó que su conductor hubiese violado ninguna norma en la conducción de su vehículo, se desplazaba a baja velocidad, por su vía, no se advirtió que omitiera ninguna maniobra que le fuera exigida y la hubiese evitado; su vehículo estaba en buenas condiciones, el resultado de toxicología fue negativo, la circulación del vehículo que conducía por el sitio no estaba prohibida, por ello no cabe la afirmación del impugnante cuando afirma que si un conductor observa que no puede circular no debe hacerlo, de un lado porque se repite no había prohibición alguna y de otro porque de las pruebas se concluye que por el sitio transitaban vehículos incluso más grandes; el lamentable hecho se produjo por la conducta de la víctima quien con su proceder se expuso imprudentemente al daño sufrido; la causa determinante del accidente obedeció a la propia víctima, circunstancia que de por sí rompe el nexo de causalidad con el hecho tantas veces citado y de paso obliga a exonerarlo de responsabilidad.

24. En el escrito de impugnación se muestra inconformidad por el hecho de que el A quo desconoció elementos propios de la actividad como las dimensiones del vehículo, potencialidad del daño y que no había señales que prohibieran la circulación de ese tipo de vehículos por la vía. En este aspecto no asiste razón al impugnante, porque

basta con escuchar el audio que corresponde a la emisión de la sentencia para advertir que el A quo, respecto a las dimensiones del vehículo, con la información del informe de tránsito donde aparece la medida del ancho de la vía, las medidas de la moto a las que hizo referencia el señor Santiago, las declaraciones del conductor de la moto y su acompañante y el registro fotográfico allegado aunado al análisis respecto a la falta de demarcación, tuvo la precaución de establecer con las operaciones matemáticas que hizo, que sí era viable la ocupación del vehículo en su respectivo carril y la moto; de hecho, se repite, todo el análisis se hizo porque si desde el principio se alude a que cada vehículo transitaba por su vía, de haber continuado en esa ruta no se habría presentado el lamentable hecho, pero dadas las circunstancias relatadas, la velocidad y falta de precaución en el motociclista fueron obvias. Es preciso también indicar, que el A quo anunció como un indicio en contra del motociclista su impericia, el no contar con licencia de conducción y aunque es una afirmación que en principio se comparte y a pesar de que es cierto es un requisito exigido por las autoridades de tránsito en quien pretenda desplazarse en uno de estos medios y su falta merece sanción como incluso ocurrió, también lo es, que para expedirla se debe acreditar aptitud física, mental y de coordinación entre otros, requisitos que no se acreditan, pero que también merece resaltarse el hecho de que hacía tan solo 600 metros atrás que el señor Santiago había cogido el mando de la moto dado que quien la conducía era el señor JUAN CAMILO y ello también pudo tener incidencia en su manejo y destreza y no obstante ello, debe destacarse que ello merece juicio de reproche, independiente de las circunstancias por la cuales no se había tramitado la licencia, pero no puede afirmarse tampoco válidamente, que esa carencia del documento fue la causa determinante del accidente, máxime que los ocupantes de la moto

afirmaron que el señor Santiago llevaba varios años de conducir motos y el material probatorio arrimado no estuvo centrado en demostrar que esa circunstancia fuese determinante y que de haberse tenido, ese hecho no ocurriese, máxime cuando se demostró que ello estuvo encaminado fue a su falta de precaución al ingresar a la curva tantas veces citada.

25. Sobre la misma inconformidad de las dimensiones del vehículo, se le reprocha al juez que desconoció, de cara a las características de la vía, que necesariamente para transitar por esa calzada debía como mínimo invadir 20 centímetros del carril contrario, tal como se indicó en el informe reconstructivo aportado por la parte demandada, dejando de lado dos aspectos bien importantes que tienen que ver con las determinaciones que se tomaron en la audiencia donde se concluyó, con razones suficientes que dicho informe no sería tenido en cuenta, al cual solo se interpuso recurso de reposición alcanzando firmeza en la forma allí dispuesta y de otro, que tampoco es viable cambiar su naturaleza jurídica, pues es clara la forma en que fue solicitada y decretada la prueba y no puede ahora sorprenderse a la contraparte con un análisis diferente, llamando incluso la atención de la Sala que quien formula la petición es la parte demandante, misma que en su momento estuvo completamente de acuerdo con la decisión del juez de no tener en cuenta dicha prueba y ahora, luego que se conoció la decisión y el análisis que se hizo, pretenda que se tengan en cuenta ciertos aspectos que pueden ayudar a la tesis que se maneja bajo el argumento que *"el documento contentivo de la prueba pericial contenía información la cual era de ayuda para el esclarecimiento de las circunstancias de modo en la que ocurrió el accidente, por lo que debía ser valorada por el Juez, ya que el hecho que no pudiera ser ratificada por el perito que la elaboró, no quita la posibilidad que haya sido analizada en otros aspectos que ilustraran al*

proceso" y menos pretendiendo que se analicen varios aspectos que concretamente cita, porque les son favorables a la parte demandante. La decisión del juez quedó en firme en la forma indicada y ello no tendrá análisis adicionales en esta instancia y el estudio del material allegado se hace con el resto de las pruebas en los motivos que adujo el recurrente.

26. Respecto a que no existían señales que prohibieran el tránsito de vehículos como el que nos ocupa, ello es cierto. Según el CNT estas señales son *"Dispositivos físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías",* que deben ser acatadas para quien se desplazan por las diferentes vías, en este caso como conductores y según las descripciones fotográficas que se anexaron, la única señalización es de velocidad, que se observa un bastón que indica "30", no está establecido que se prohíbe la circulación de ningún tipo de vehículo en especial; de hecho, existe manifestación de que ese tipo de vehículos circulaban diariamente por el lugar, incluso camionetas y volquetas y ello se corrobora con la versión del propietario del bus señor **JAMES ALEJANDRO AMAYA BUITRAGO** quien informó "*el bus iba haciendo una ruta escolar … es una ruta escolar en la cual se recogen a los niños de las veredas, en este caso el Plan y Pantanillo que es contiguo hacia el colegio que queda en la vereda contigua, que se llama Perico… el vehículo tenía un contrato con una empresa a la cual está afiliado…de ruta escolar.. es como un corredor vial entre Envigado, el Retiro, Guarne y Rionegro, nosotros cubrimos la parte de Envigado que es la vereda Pantanillo, una parte de la vereda el Plan y la vereda Perico… P/. usted transitaba habitualmente por ese sector. R/ Sí…. P/. ¿Era posible que ese vehículo transitara por ese sector sin invadir la otra vía? R/. El bus cabía plenamente por su carril y en efecto antes de llegar a esa curva si hay que orillarse hacia el lado derecho porque es una curva cerrada".*

27. En el escrito de impugnación también se muestra inconformidad con la valoración que se hizo al trámite contravencional y la decisión que se tomó, porque en sentir del impugnante en el tránsito se concluyó "*con una infundada argumentación que el señor SANTIAGO ATEHORTUA, invadió el carril por el cual se desplazaba el bus*" y no entiende porqué declararon contraventor al demandante con la valoración de dos testimonios. Para lo anterior habría que indicar, que la Resolución que emitió el inspector de tránsito el 3 de diciembre de 2018, hizo la valoración que consideró pertinente con las declaraciones con las cuales contaba; además, debe advertirse que dicha decisión no obliga al juez; la resolución del tránsito es un factor importante que también proporciona elementos reales, pero que en este caso, es cierto que coincidió la decisión de indicar que fue el señor Santiago quien infringió las normas de tránsito, pero también lo es, que la decisión del A quo, fue suficientemente motivada, pues tuvo en cuenta los dichos de las partes y analizó en conjunto todo el material probatorio allegado. Y también es cierto que el informe de tránsito adolece de muchas descripciones que se evidenciaron con las declaraciones y con las fotos que se arrimaron, todas esas circunstancias se tuvieron en cuenta al momento de decidir sin que pueda aceptarse que ésta se tomó solo con lo que allí se enseña; las causas que llevaron a la conclusión estuvieron debidamente sustentadas. No pueden compartirse las afirmaciones del impugnante cuando al analizar las fotos considera que la posición final del bus "*es una maniobra evasiva porque físicamente no es posible que un vehículo se desplace en su trayectoria en diagonal, a menos que vaya derrapando*" porque el análisis se hace con lo que muestra la foto contra las versiones dadas y una conclusión desde el punto de vista de la física necesitaba ser demostrada con un dictamen de un experto y ello no se dio. Las fotos claramente muestran la

ocupación del bus completamente en su carril y aunado a la poca velocidad con la cual se desplazaba corroboran lo ya indicado. Como se está en frente de actividades peligrosas se presume la culpa de quien despliega tal actividad, pero se invierte la carga de la prueba, haciendo pesar sobre el la parte demandada la de acreditar una causa extraña, que es precisamente lo que demostraron y se dedujo del análisis de las pruebas que se arrimaron al expediente.

28. Otro de los motivos de inconformidad del recurrente, está cimentado en que no se declararon confesados los hechos susceptibles de confesión en cabeza del conductor JOSÈ DAVID MEJÍA MONTOYA y en su sentir, se debió dar por probado el hecho segundo de la demanda en cuanto a *"la invasión del carril, por el cual se desplazaba la motocicleta, esto como quiera que dicho hecho era susceptible de confesión"*. Para abordar dicho tema es necesario apoyarse en los pronunciamientos de la confesión ficta que ha referido nuestra máxima Corporación[3]: "*La confesión, medio de prueba y acto de voluntad[4], "consiste en la manifestación que hace una parte sobre hechos que pueden producirle consecuencias jurídicas adversas o que favorezcan a la parte contraria"[5]… La confesión, según lo determina el artículo 191 del Código General del Proceso,* ***debe recaer forzosamente sobre hechos*** *y no sobre aplicaciones legales o principios de derecho…* ***Es al juez a quien corresponde esclarecer cuáles son las normas positivas que entran en actividad ante la prueba de cada hecho****… la confesión… puede revestir el* ***carácter de provocada, espontánea y tácita o presunta****. En relación con ésta última, que es la que aquí interesa, estatuye el artículo 205 del Código General del Proceso:" La inasistencia del citado a la audiencia, la renuencia a responder y las respuestas evasivas, harán presumir ciertos los hechos susceptibles de prueba de confesión*

[3] SENTENCIA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA STC21575-2017 15 de diciembre de 2017. M.P. LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA
[4] Sobre la confesión como acto de la voluntad, véanse: CSJ. SC. Sentencias de 9 de marzo de 1949 y de 12 de noviembre de 1954.
[5] CSJ. SC. Sentencia de 26 de enero de 1977.

*sobre los cuales versen las preguntas asertivas admisibles contenidas en el interrogatorio escrito.". **"La misma presunción se deducirá, respecto de los hechos susceptibles de confesión contenidos en la demanda...**En cuanto al **mérito probatorio de la confesión ficta, tácita o presunta**, cabe observar, por un lado, que **está sujeta, en lo pertinente, a las exigencias generales a toda confesión que al respecto señala el artículo 191, ibídem; y por otro, que según la regla 197 C.G.P., "admite prueba en contrario".** ...Importa precisar que la confesión ficta tendrá el mismo valor y fuerza que a las confesiones propiamente dichas la ley les atribuye[6], **siempre y cuando, se insiste, no exista dentro del proceso prueba en contrario y para su incorporación se hayan cumplido las condiciones previstas en el artículo 191 del Código General del Proceso**. (resaltos fuera del texto).*

Y en un pronunciamiento más reciente la misma Corporación[7] indicó: *Las versiones de las partes son esenciales para los procesos contenciosos, pues a partir de ellas el sentenciador construye la decisión que finiquita la controversia que lo suscitó. ...De ahí la relevancia de la declaración de parte y la confesión como medios de prueba... **De suerte que puede afirmarse que toda confesión es una declaración de parte, pero no toda declaración de parte constituye una confesión. Aunque ambas han ser apreciadas conforme a las reglas de la sana crítica y en armonía con los demás medios de convicción, la confesión, por los efectos que genera, está sometida a pautas especiales que han de observarse para que adquiera mérito probatorio.** Significa, entonces, que las partes pueden rendir su versión sobre los hechos materia de la controversia, algunas veces se tratará de una simple declaración y, en otras ocasiones, de una confesión, **lo que, en todo caso, definirá el juez al momento de valorar el relato del interesado, asignándole el mérito correspondiente".***

29. Retomando entonces las citas ya referenciadas, es necesario acotar que según se afirma en la impugnación, la consecuencia

[6] Sobre el valor probatorio de la confesión ficta, véase: CSJ. SC. Sentencia de 16 de febrero de 1994.
[7] SENTENCIA CORTE SUPREMA DE JUSTCIA STC13366-2021 DE 7 DE OCTUBRE DE 2021. M.P OCTAVIO AUGUSTO TEJEIRO DUQUE.

jurídica ante la inasistencia de la parte a la audiencia, hará presumir ciertos los **hechos susceptibles de confesión** en la demanda y concretamente hace referencia a que con base en lo anterior, se debió dar por cierto el **hecho segundo** de la demanda y declarar probada ***"la invasión del carril, por el cual se desplazaba la motocicleta"***. Como la confesión ficta o presunta es una consecuencia adversa a la parte que fue citada a un interrogatorio y no compareció y como en el caso concreto no había interrogatorio por escrito, tendría que tomarse como fundamento, lo indicado por el demandante y que se convierte en una afirmación que debe ser valorada conforme a las reglas de la sana crítica y en armonía con los demás medios de convicción, en tanto una confesión, por los efectos que genera, está sometida a pautas especiales que han de observarse para que adquiera mérito probatorio y para que adquiera validez y no es la simple afirmación que se hace, máxime que si se mira con detenimiento los hechos de la demanda, concretamente el segundo citado, no se toca el tema. En el hecho tercero, se alude a que el accidente se debió a consecuencia de la conducta culposa del conductor del bus, que *"invadió el carril en sentido contrario de circulación de la calzada por la cual se desplazaba, invadiendo así la trayectoria de la motocicleta de placas USO-60D"* y solo con esa afirmación aislada no es viable presumir por cierto un hecho que tal y como lo ha indicado la Alta Corporación admite prueba en contrario y ya fue analizado al momento de verificar los presupuestos que debían cumplirse para determinar si era posible la demostración del rompimiento del nexo causal, lo cual efectivamente ocurrió.

30. Y finalmente, reprocha el impugnante que el juez se abstuvo de examinar las conductas procesales de las partes y no se dio indicio

al hecho de que el señor JOSÉ DAVID MEJÍA MONTOYA no compareció y tampoco la disposición que tuvieron los demandantes de acudir al proceso a pesar de sus limitaciones económicas, físicas y de acceso a las tecnologías, además que hizo comparecer sus testigos. Para lo anterior es preciso indicar que, respecto a la actitud que asumió la parte demandante, considera la Sala era la adecuada en quien acude ante el órgano jurisdiccional en busca de que le sea reconocido un derecho y así debe proceder cuando es llamado, presentar sus testigos y en todo caso colaborar para que sea viable la práctica de las pruebas que sea necesario ejecutar, máxime en el momento actual que el trámite se realiza vía internet. Y respecto a la parte demandada es la misma actitud y la misma disposición que se debe demostrar y que si bien es cierto el conductor del bus no se hizo presente a absolver interrogatorio, a las consecuencias que ello acarrea ya se hizo alusión y en todo caso, en el presente asunto ninguna de las conductas procesales desplegadas dejan ver indicio alguno que pueda revestir alguna incidencia, de cara al sustento jurídico de la presente decisión, máxime que lo que debe tener en cuenta el juzgador son temas relacionadas con la buena fe que por cierto se presume, la lealtad de las partes y las conductas o los comportamientos inapropiados que siempre serán valorados y que al interior del proceso no se advirtieron contrario a la conducta que de ellos se esperaba.

Así las cosas, como la parte demandada demostró el rompimiento del nexo causal ante la culpa exclusiva de la víctima, es procedente denegar las pretensiones de la demanda y como así lo dijo el A quo, la sentencia de primera instancia será confirmada, sin costas porque la parte demandante está amparada por pobre.

VII. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, el **TRIBUNAL SUPERIOR DE MEDELLÍN EN SALA TERCERA CIVIL DE DECISIÓN,** administrando Justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

VIII. FALLA:

PRIMERO: CONFIRMAR la sentencia del 5 de abril de 2022 proferida por el Juzgado Sexto Civil del Circuito de Oralidad de Medellín, dentro del proceso VERBAL de RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL instaurado por SANTIAGO ATEHORTÙA, SILVIA PATRICIA ALZATE ALZATE en nombre propio y en representación de sus hijos menores MAXIMILIANO ATEHORTÙA ALZATE Y JERÒNIMO JARAMILLO ALZATE, GUILLERMO LEON ATEHORTÙA, GLORIA CECILIA RIOS GALLEGO Y CINDY DAHIANA ATEHORTÙA RIOS en contra de JOSÈ DAVID MEJÌA MONTOYA, JAMES AMAYA BUITRAGO Y ALLIANZ SEGUROS S.A.

SEGUNDO: Sin **COSTAS** en esta instancia, por las razones expuestas.

TERCERO: Ejecutoriada la sentencia, devuélvase el expediente al Juzgado de origen.

N O T I F Í Q U E S E

(Firma escaneada exclusiva para decisiones de la Sala Tercera de Decisión Tribunal Superior de Medellín, conforme el artículo 105 del Código General del Proceso, en concordancia con las disposiciones de la Ley 2213 de 2022)

JOSE GILDARDO RAMIREZ GIRALDO

Magistrado

GLORIA PATRICIA MONTOYA ARBELÁEZ

Magistrada

MARTHA CECILIA OSPINA PATIÑO

Magistrada

Firma escaneada exclusiva para decisiones de la Sala Tercera de Decisión Civil Tribunal Superior de Medellín, conforme el artículo 105 del Código General del Proceso, en concordancia con las disposiciones de la Ley 2213 de 2022