

**TEMA: RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN EL EJERCICIO DE ACTIVIDADES PELIGROSAS** - El demandado solo se exonera probando que no fue el ejercicio de tal actividad la causa del hecho dañoso, sino un elemento extraño como el caso fortuito o fuerza mayor, acto de un tercero o culpa exclusiva de la víctima. / **GUARDA DE LA ACTIVIDAD PELIGROSA** - Cuando el daño deviene de una actividad peligrosa como la conducción de vehículos, no sólo es responsable el conductor sino también la persona que tiene la administración del mismo. / **CONCURRENCIA DE ACTIVIDADES PELIGROSAS** - En estos eventos es deber del fallador, hacer el análisis de las circunstancias causales de tiempo, modo y lugar en que el mismo se produjo, a efectos de desentrañar la causa eficiente de cada uno de los involucrados en la producción del hecho dañino.  
/

**HECHOS:** Dentro del presente proceso, solicitan los demandantes que se declare civil y solidariamente responsables en forma extracontractual a los demandados en razón del accidente de tránsito ocurrido el cuatro de junio de 2016, en el Municipio de Fredonia, Antioquia. Como consecuencia, se les condene en forma solidaria al pago de perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales. La Juez A-quo desestimó las pretensiones de la demanda, al encontrar configurada la causal de “hecho exclusivo de un tercero” propuesta por la parte demandada, la cual rompe el nexo causal entre la actividad peligrosa y el daño. Inconformes con la decisión, los demandantes interpusieron el recurso de apelación. Corresponde a esta Sala, establecer si se acreditó en este caso la culpa exclusiva de un tercero, y en consecuencia se dio una ruptura del nexo causal como lo concluyó la juez de primera instancia, o, en su defecto, fue la conducta del conductor del camión la que conllevó o contribuyó a la ocurrencia del hecho dañoso.

**TESIS:** Cuando el daño sobreviene como consecuencia de una actividad de este tipo, ha de aplicarse la preceptiva del artículo 2356 del Código Civil, evento en el cual se exceptúa a la víctima y/o perjudicado de aportar la prueba de la culpa de la parte a quien se demanda que repare el perjuicio ocasionado, toda vez que ella se presume, compitiéndole solo la acreditación del hecho, el daño y el nexo causal. Y por ello, el demandado solo se exonera probando que no fue el ejercicio de tal actividad la causa del hecho dañoso, sino un elemento extraño como el caso fortuito o fuerza mayor, acto de un tercero o culpa exclusiva de la víctima. (...) Igualmente tiene sentado la jurisprudencia, que cuando el daño deviene de una actividad peligrosa como la conducción de vehículos, no sólo es responsable el conductor sino también la persona que tiene la administración del mismo, por cuanto en desarrollo de una de esas actividades es igualmente responsable, cual sucede con las empresas de transporte a las que se encuentre afiliado el automotor. Sobre el particular, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia desde vieja data ha reiterado que, “la presunción de guardiana de la actividad peligrosa que recae en las empresas de transporte, a las que se vinculan los vehículos con los que se presta el servicio público de que ellas se encargan, tiene lugar por el sólo hecho de la afiliación y comprende a “todas aquellas personas naturales o jurídicas de quienes se pueda predicar potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento mediante el cual se realizan aquéllas actividades”. (...) La Corte ha reiterado que esa condición “no requiere que se tenga físicamente la cosa (...) pues lo fundamental es que se posea el poder de mando en relación con la cosa, lo que supone un poder intelectual de control y dirección de la misma”. A partir de lo anterior, agrega que “surge claro que, para desvirtuar la presunción en comento, corresponde a las empresas transportadoras acreditar la ocurrencia de hechos en virtud de los cuales fuere forzoso entender que perdieron el “poder intelectual de control y dirección” de la actividad peligrosa a que atrás se hizo referencia, sin que medie culpa de su parte, más no el control físico de la cosa.” (...) Ahora, cuando existe concurrencia de actividades peligrosas, más allá de la añeja discusión doctrinaria y jurisprudencial en cuanto al tratamiento de la culpa, hoy por hoy se tiene claro que en estos eventos

es deber del fallador, hacer el análisis de las circunstancias causales de tiempo, modo y lugar en que el mismo se produjo, a efectos de desentrañar la causa eficiente de cada uno de los involucrados en la producción del hecho dañino. En palabras de la Corte Suprema de Justicia: "... existiendo roles riesgosos, no hay lugar a una responsabilidad con culpa probada o neutralización de culpas, sino de una participación concausal o concurrencia de causas. Esto, por cuanto una actividad peligrosa no deja de serlo por el simple hecho de ser protagonista con otra acción de la misma naturaleza. 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. (...) En esa medida, cuando de ello se trate, corresponde verificar la incidencia del comportamiento de cada uno de los conductores involucrados en el accidente, y de esta manera determinar fácticamente quien fue el contribuyente efectivo en la producción del resultado dañoso.

M.P. BENJAMÍN DE J. YEPES PUERTA

FECHA: 15/04/2024

PROVIDENCIA: SENTENCIA



*Al servicio de la paz y la justicia*

## **SALA CUARTA DE DECISIÓN CIVIL**

Medellín, quince (15) de abril de dos mil veinticuatro (2024)

**Benjamín de J. Yepes Puerta**

Magistrado Ponente

**Proceso:** Responsabilidad Civil Extracontractual

**Radicado:** 05001-31-03-003-2019-00028-01

**Demandantes:** Luz Dary Idárraga Zapata y otros.

**Demandados:** Fernando Alonso Vanegas Vergara y otros.

**Asunto:** La única forma que tiene el agente para exonerarse de la responsabilidad civil por el ejercicio de actividades peligrosas, es demostrando la presencia de alguna causa extraña, tal es el caso de la fuerza mayor o el caso fortuito, el hecho de un tercero o la culpa de la víctima; en virtud de las cuales se destruye el nexo de causalidad.

**Instancia:** Segunda

**Decisión:** Confirma.

**Providencia:** Sentencia No. 015-24

Procede la Sala a emitir sentencia mediante la cual se resuelve el recurso de apelación interpuesto y sustentado en contra de la sentencia proferida el día 27 de febrero de 2020 por el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Medellín, por la parte demandante, dentro del presente proceso Declarativo – Verbal de Responsabilidad Civil Extracontractual-, promovido por LUZ DARY IDÁRRAGA ZAPATA, JUAN CAMILO GIRALDO IDÁRRAGA y LUZ ELIANA GIRALDO IDÁRRAGA en contra de FERNANDO ALONSO VANEGAS VERGARA, MÓNICA ISABEL GÓMEZ MONTOYA y la sociedad DELIQUESOS DE ANTIOQUIA S.A.S.

## **I. SÍNTESIS DEL CASO.**

### **1. Fundamentos fácticos<sup>1</sup>.**

**1.1.** El cuatro de junio de 2016, en el municipio de Fredonia, Antioquia, vereda el Zancudo, se produjo un accidente de tránsito donde se vieron involucrados los vehículos de placas WMO879 y la motocicleta de placas JMN42B, en el cual falleció el señor Iván Darío Giraldo Puerta, quien se desplazaba como pasajero de la moto, conducida por Sergio Ospina

**1.2.** El vehículo de placas WMO879 para el momento de la ocurrencia del accidente, era de propiedad de la señora Mónica Gómez Montoya, se encontraba siendo explotado económicamente por la sociedad DELIQUESOS DE ANTIOQUIA S.A.S. y conducido por uno de sus empleados, señor Fernando Alonso Vanegas Vergara.

**1.3.** Manifestaron que el día de los hechos, se hicieron presente las autoridades de tránsito, quienes elaboraron el informe de accidente de tránsito, donde puede observarse a través del croquis, que el rodante de placas WMO879 invadió el carril por donde transitaba la motocicleta, colisionando al señor Iván Darío Giraldo Puerta, con el retrovisor izquierdo del referido automotor. Que si bien el seis de marzo de 2017, la Inspección de Policía y Tránsito de Fredonia, Antioquia, declaró contravencionalmente responsable al señor Darío Giraldo Puerta, pasajero de la motocicleta, su motivación fue escasa y no se valoró la conducta con incidencia causal desplegada por Fernando Alonso Vanegas Vergara.

**1.4.** El señor Iván Darío Giraldo Puerta falleció en el lugar del accidente, por trauma vascular y sección medular a nivel de vértebras cervicales, es decir que, aun portando casco de protección, hubiera fallecido en el siniestro.

---

<sup>1</sup> Cuaderno Primera Instancia, Actuación N° "002Demanda.pdf"

**1.5.** En la Fiscalía General de la Nación cursa investigación penal en contra del señor Fernando Alonso Vanegas Vergara, por el delito de homicidio culposo, el cual se encuentra en la etapa previa de investigación.

**1.6.** La víctima para la fecha del hecho dañino se encontraba laborando de forma independiente, sin embargo, en ocasiones era llamado para realizar oficios varios en la finca productora de naranja denominada CI Comercializadora La Blanquita, devengando 1SMLMV; motivo por el cual se ciñen a la presunción de un salario mínimo legal mensual vigente, más las correspondientes prestaciones sociales, para cuantificar el perjuicio denominado como lucro cesante consolidado y futuro.

**1.7.** El hogar del señor Iván Darío Giraldo Puerta se encuentra conformado por su cónyuge Luz Dary Idárraga Zapata y sus dos hijos Juan Camilo y Luz Eliana Giraldo Idárraga. Grupo familiar que se ha visto afectado desde la esfera extrapatrimonial, en razón de la falta de su cónyuge y compañero, con quien convivió por más de 30 años, al igual que para sus hijos la ausencia de su padre; situaciones que generan dolor y tristeza en sus seres más queridos y cercanos.

**1.8.** Dijeron que, la familia del señor Giraldo Puerta (cónyuge e hijos), dependían económicamente de los ingresos que ganaba, por tanto, se ha visto afectado también en la esfera patrimonial.

**1.9.** Luego de la inadmisión de la demanda, se agregó que la motocicleta de placas JMN42B, se desplazaba desde el sector conocido como Puente Iglesias, con destino al municipio de Fredonia, Antioquia, vía que es muy estrecha para el tránsito de los vehículos. Que, en una de las curvas, lugar conocido como El Zancudo, los ocupantes de la moto se encontraron de frente con el automotor de placa WMO879, el cual había invadido parte de su carril, impactando éste la cabeza del pasajero (parrillero) de la motocicleta con su retrovisor izquierdo.

## **2. Síntesis de las pretensiones.**

**2.1.** Peticionó que se declare civil y solidariamente responsable en forma extracontractual, del accidente ocurrido el cuatro de junio de 2016, en el Municipio de Fredonia, Antioquia, al conductor Fernando Alonso Vanegas Vergara, a la propietaria Mónica Isabel Gómez Montoya, y al guardián de la actividad peligrosa DELIQUESOS DE ANTOQUIA S.A.S., del vehículo de placas WMO879. Como consecuencia, se les condene en forma solidaria al pago de los siguientes perjuicios:

### **EXTRAPATRIMONIALES:**

En su modalidad de perjuicios morales, 100SMLMV para la cónyuge Luz Dary Idárraga Zapata, al igual que 100 SMLMV para cada uno de sus hijos, Juan Camilo y Luz Eliana Giraldo Idárraga. En la modalidad de daño a la vida de relación, la suma de 100 SMLMV para la cónyuge Luz Dary Idárraga Zapata.

### **PATRIMONIALES:**

Para Luz Dary Idárraga Zapata, \$12.980.705 por concepto de lucro cesante consolidado y \$142.331.595 por lucro cesante futuro.

Para Juan Camilo Giraldo Idárraga, \$12.980.705 en cuanto a lucro cesante consolidado y \$1.153.815 en lo que respecta a lucro cesante futuro.

**2.2.** Peticionó que los valores a título de indemnización por perjuicios patrimoniales, fueran indexados hasta la fecha efectiva del pago de los mismos; al igual que los demandados fueran condenados en costas procesales.

### **3. Contestación de la demanda.**

#### **3.1. MÓNICA GÓMEZ MONTOYA y DELIQUESOS DE ANTIOQUIA S.A.S.<sup>2</sup>**

En un mismo escrito y a través del mismo apoderado judicial, ejercieron contradicción señalando que, si bien se presentó la colisión aludida por la parte demandante, el accidente tuvo como causa la imprudencia del motociclista que no venía circulando adecuadamente dentro de su respectivo carril, sino en el carril contrario por donde circulaba el vehículo de placas WMO879, tal y como quedó probado en el proceso contravencional. Del mismo modo, el motociclista contravino lo normado en los artículos 69 y 94 del Código Nacional de Tránsito.

Resaltaron que en el informe de tránsito quedó consignado que el vehículo de placas WMO879 se encontraba dentro de su carril y totalmente derecho.

Se opusieron a las pretensiones, y, por tanto, propusieron las excepciones que denominaron:

CULPA ÚNICA, DETERMINANTE Y EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA, en atención a que el señor Iván Darío Giraldo Puerta para el momento del hecho, estaba infringiendo el artículo 96 numeral 2 de la Ley 769 de 2002, al no usar los elementos de seguridad exigidos, es decir el casco, quedando de esta manera expuesto al peligro, con su comportamiento, la víctima contribuyó en la producción del daño, por su omisión imprudente; esto es, de haber tomado todas las precauciones del caso, el resultado lamentable que se conoce no hubiera ocurrido.

HECHO DE UN TERCERO –COMPORTAMIENTO DE SERGIO OSPINA ESPINOSA COMO CAUSA DIRECTA DEL RESULTADO DAÑOSO (MUERTE DE IVAN DARIO GIRALDO PUERTA). Ya que de acuerdo con el análisis que se realizó en el trámite contravencional, el conductor de la motocicleta Sergio

---

<sup>2</sup> Cuaderno Primera Instancia, Principal001 . pdf. 025ContestaciónDeDemanda.

Ospina Espinosa, tuvo responsabilidad en lo ocurrido, configurándose de esta forma el hecho de un tercero. Allí se explicó que existió un aporte con respecto a la responsabilidad por parte de Sergio Ospina Espinosa, al no transitar adecuadamente dentro de su carril y no tomar en debida forma la curva que se encuentra pronunciada hacia su derecha, teniendo exceso de confianza por su parte, siendo este actuar imprevisible e irresistible para el otro conductor.

INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN DEBIDO A LA AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD POR PARTE DE LOS DEMANDADOS AL PRESENTARSE RUPTURA DEL NEXO DE CAUSALIDAD POR LA CULPA ÚNICA, DETERMINANTE Y EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA DIRECTA Y/O HECHO DE UN TERCERO. Pues dada la configuración de las causas extrañas ya mencionadas, no habría lugar a indemnizar ninguno de los perjuicios invocados, pues no se puede premiar a quien se expuso a un riesgo.

AUSENCIA DE PRUEBA EN LOS PERJUICIOS MATERIALES –LUCRO CESANTE CONSOLIDADO Y FUTURO PARA LA SEÑORA LUZ DARY IDÁRRAGA ZAPATA Y JUAN CAMILO GIRALDO IDÁRRAGA, toda vez que este perjuicio carece de prueba para ser solicitado, en tanto el joven Giraldo Idárraga no estudiaba para el momento del hecho, lo que desvirtúa su dependencia económica frente al señor Iván Darío Giraldo Puerta.

Del mismo modo, expusieron la TASACIÓN EXCESIVA DE PERJUICIOS y TEMERIDAD Y MALA FE DE LOS DEMANDANTES, por ser claro que lo alegado en la demanda son hechos contrarios a la realidad.

### **5. Sentencia de primera instancia<sup>3</sup>.**

La Juez A-quo desestimó las pretensiones de la demanda, al encontrar configurada la causal der “hecho exclusivo de un tercero” propuesta por la parte demandada, la cual rompe el nexo causal entre la actividad peligrosa y el daño. En consecuencia, absolvió a Fernando Alonso Vanegas Vergara,

---

<sup>3</sup> Cuaderno de primera instancia. Principal001. Pdf. 044Audiencia.



Mónica Isabel Gómez Montoya y Deliquesos de Antioquia S.A.S., de las condenas deprecadas por la parte demandante.

Sostuvo que, si el señor Sergio Ospina Espinosa hubiera conservado la distancia que le impone la norma a los motociclistas para desplazarse por una vía, refiriéndose al artículo 94 del Código Nacional de Tránsito, no se hubiera presentado el impacto de su pasajero con el retrovisor del camión, porque de esta manera habría contado con 1.97 metros de distancia de este vehículo. Dijo que no se encontraba demostrada ninguna conducta reprochable al conductor del camión, pues lo que denotan las pruebas es que este se desplazaba dentro de su correspondiente carril derecho.

## **6. Impugnación.**

**6.1.** Los demandantes<sup>4</sup> interpusieron recurso de apelación señalando como reparos concretos, los siguientes:

**Indebida valoración del informe de Policía de Accidente de Tránsito y su ratificación por parte de la señora Elizabeth Pérez Carvajal;** en atención a que el juzgado se basó en el achó de la vía para indicar que el motociclista tenía la obligación de circular a un (1) metro de la acera u orilla, dejando de valorar que la vía se encuentra demarcada, tiene una línea continua en la mitad y que el cuerpo del señor Iván Darío Giraldo Puerta quedó en el carril de la motocicleta; que ambos rodantes quedaron en su respectivo carril, y, que todos estos son indicios para probar que la colisión se presentó en el carril de la moto.

**Indebida interpretación de la situación de hecho que consistió en que los vehículos se encontraron de frente.** Toda vez que dentro del trámite procesal quedó claro que los vehículos circulaban en sentido opuesto por la misma vía, situación que no fue comprendida por el despacho al reprochar el testimonio rendido por el señor Sergio Alejandro Ospina.

---

<sup>4</sup> Cuaderno de primera instancia. Principal001. Pdf. 047EscritoDeRecurso.

**Indebida aplicación del artículo 2356 del C. Civil.** Porque la parte motiva de la sentencia se centró en indicar que el vehículo tipo camión no había invadido el carril de la motocicleta y por el contrario esta había contravenido el artículo 94 del C. Nacional de Tránsito; es decir, que el fallo se fundamentó en que no se probó la culpa en la conducta desplegada por los demandados, exigiendo con ello la prueba del elemento subjetivo de responsabilidad más objetiva de todas, como son las actividades peligrosas.

## **7. Problemas Jurídicos.**

Corresponde a esta Sala, establecer si se acreditó en este caso la culpa exclusiva de un tercero, esto es, del conductor de la motocicleta de placas JMN42B, y en consecuencia se dio una ruptura del nexo causal como lo concluyó la juez de primera instancia, o, en su defecto, fue la conducta del conductor del camión de placas WMO879 la que conllevó o contribuyó a la ocurrencia del hecho dañoso.

De establecerse esta última circunstancia, deberá la Sala proceder a verificar la procedencia de los perjuicios cuyo resarcimiento se demanda, así como su cuantificación.

## **II. PLANTEAMIENTOS SUSTENTATORIOS DE LA DECISIÓN**

**2.1.** Realizado el control de legalidad establecido en el artículo 132 del Código General del Proceso, no se advirtió vicio ni irregularidad alguna que configuren nulidad. Igualmente, se aprecian reunidos los presupuestos procesales requeridos para proferir una decisión de fondo; sobre lo que además no hay discusión.

De otro lado, claro es que la competencia de este Tribunal se circunscribe a examinar únicamente las concretas inconformidades señaladas por la parte apelante, pues tal como lo ha establecido la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, dado que “...Es en el Código

General del Proceso donde se implementó el «recurso de apelación» en el campo civil, mismo que refiriéndose a sentencias contempla para el reclamante tres pasos distintos: la interposición, la exposición del reparo concreto y la alegación final. En ese orden de ideas, el inconforme durante el término de ejecutoria deberá discutir los elementos de la providencia que le generen malestar y expresar de forma breve los mismos, toda vez que el enjuiciador de segundo grado solamente basará su examen en las objeciones concretas que el suplicante haya formulado tal y como lo describe el inciso 1º del artículo 320 ibídem, siendo competente únicamente para pronunciarse de lo expuesto por ese sujeto procesal tal y como reza el inciso 1º del canon 328 siguiente. Seguidamente tiene operancia la etapa ante el superior, no menos importante y destinada al desarrollo y sustento de lo ya anunciado en precedencia (...).<sup>5</sup> (Subrayas del Despacho), por lo que a tal empeño no enfocamos.

## **2.2. De la responsabilidad civil extracontractual en el ejercicio de actividades peligrosas, sus elementos axiológicos y la exoneración de responsabilidad.**

Teniendo en cuenta que el hecho generador de la acción en el presente asunto se trata de un accidente de tránsito, es incuestionable que los daños cuya indemnización reclama la demandante resultan del ejercicio de una actividad de las que la doctrina y la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia han distinguido como peligrosas, dentro de las que se encuentra la conducción de vehículos automotores.

Por lo tanto, cuando el daño sobreviene como consecuencia de una actividad de este tipo, ha de aplicarse la preceptiva del artículo 2356 del Código Civil, evento en el cual se exceptúa a la víctima y/o perjudicado de aportar la prueba de la culpa de la parte a quien se demanda que repare el perjuicio ocasionado, toda vez que ella se presume, compitiéndole solo la acreditación del hecho, el daño y el nexo causal. Y por ello, el demandado solo se exonera probando que no fue el ejercicio de tal

<sup>5</sup> (STC11429-2017). (STC2423-2018 y STC3969-2018), reiterada en sentencia STC4673-2018.

actividad la causa del hecho dañoso, sino un elemento extraño como el caso fortuito o fuerza mayor, acto de un tercero o culpa exclusiva de la víctima.

Igualmente tiene sentado la jurisprudencia, que cuando el daño deviene de una actividad peligrosa como la conducción de vehículos, no sólo es responsable el conductor sino también la persona que tiene la administración del mismo, por cuanto en desarrollo de una de esas actividades es igualmente responsable, cual sucede con las empresas de transporte a las que se encuentre afiliado el automotor. Sobre el particular, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia desde vieja data ha reiterado que, “la presunción de guardianía de la actividad peligrosa que recae en las empresas de transporte, a las que se vinculan los vehículos con los que se presta el servicio público de que ellas se encargan, tiene lugar por el sólo hecho de la afiliación y comprende a “todas aquellas personas naturales o jurídicas de quienes se pueda predicar potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento mediante el cual se realizan aquéllas actividades”. CSJ, SC del 26 de noviembre de 1999, Rad. n.º 5220<sup>6</sup>. (Subrayas por el Despacho).

En tal sentido, dicha Corporación ha indicado que “Ese nexo, de raigambre jurídico, no material, deriva de la posibilidad en que ellas se encuentran, de dirigir la actividad concerniente con la movilización de pasajeros o cosas y de obtener provecho económico de tal gestión, razón por la cual (...) ha reiterado que esa condición “[n]o requiere (...) que se tenga físicamente la cosa (...) pues lo fundamental es que se posea el poder de mando en relación con la cosa, lo que supone un poder intelectual de control y dirección de la misma”<sup>7</sup>. A partir de lo anterior, agrega que “surge claro que, para desvirtuar la presunción en comento, corresponde a las empresas transportadoras acreditar la ocurrencia de hechos en virtud de los cuales fuere forzoso entender que perdieron el “poder intelectual de control

---

<sup>6</sup> Reiterada en Sentencia SC1731 de 2021

<sup>7</sup> CSJ, SC 4750 del 31 de octubre de 2018, Rad. N° 2011-00112-01

*y dirección" de la actividad peligrosa a que atrás se hizo referencia, sin que medie culpa de su parte, más no el control físico de la cosa."*<sup>8</sup>

Ahora, cuando existe concurrencia de actividades peligrosas, más allá de la añeja discusión doctrinaria y jurisprudencial en cuanto al tratamiento de la culpa, hoy por hoy se tiene claro que en estos eventos es deber del fallador, hacer el análisis de las circunstancias causales de tiempo, modo y lugar en que el mismo se produjo, a efectos de desentrañar la causa eficiente de cada uno de los involucrados en la producción del hecho dañino.

En palabras la Corte Suprema de Justicia: "*... existiendo roles riesgosos, no hay lugar a una responsabilidad con culpa probada o neutralización de culpas, sino de una participación concausal o concurrencia de causas. Esto, por cuanto una actividad peligrosa no deja de serlo por el simple hecho de ser protagonista con otra acción de la misma naturaleza.*

*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.*

*En tal caso, entonces, corresponde determinar la incidencia del comportamiento de cada uno de los agentes involucrados en la producción del resultado, para así deducir a cuál de ellos el daño le resulta imputable desde el punto de vista fáctico y, luego, jurídico. Como se dijo en el precedente antes citado, valorar la "(...) conducta de las partes en su materialidad objetiva y, en caso de encontrar probada también una culpa o dolo del afectado, estable[cer] su relevancia no en razón al factor culposo o doloso, sino al comportamiento objetivamente considerado en todo cuanto respecta a su incidencia causal" <sup>9</sup>.*

---

<sup>8</sup> SC1731-2021, M.P. Álvaro Fernando García Restrepo, 19 de mayo de 2021

<sup>9</sup> Corte Suprema de Justicia. Sala Civil, Sentencia SC4420-2020

En esa medida, cuando de ello se trate, corresponde verificar la incidencia del comportamiento de cada uno de los conductores involucrados en el accidente, y de esta manera determinar fácticamente quien fue el contribuyente efectivo en la producción del resultado dañoso.

### **2.3. Del caso concreto.**

Uno de los reparos de la parte demandante se encuentra enfocado en que se aplicó de manera indebida del artículo 2356 del C. Civil, esto es, que en el fallo de primera instancia se fundamentó en que no se probó la culpa en la conducta desplegada por los demandados, exigiendo con ello la prueba del elemento subjetivo en la responsabilidad más objetiva de todas, como lo son las actividades peligrosas.

Frente a este argumento, debe precisarse en primera medida que los involucrados en el accidente de tránsito aquí reseñado, estaban desarrollando actividades peligrosas de conducción de automotores, tal y como se desprende de la situación fáctica de lo petitionado; y que en razón a dicho acontecimiento se produjo la muerte del señor Iván Darío Giraldo Puerta (q.e.p.d), quien se desplazaba como ocupante o pasajero de la motocicleta.

En ese sentido, ante la presunción de culpa del demandado, resulta evidente que la única forma que tiene este agente para exonerarse de la responsabilidad civil por el ejercicio de actividades peligrosas, es demostrando la presencia de alguna causa extraña, tal es el caso de la fuerza mayor o el caso fortuito, el hecho de un tercero o la culpa de la víctima; en virtud de las cuales se destruye el nexo de causalidad.

En esa medida, como con ese propósito la demandada señala que la culpa del lamentable suceso es del conductor de la motocicleta en la cual la víctima se desplazaba como pasajero con placas JMN42B, es necesario analizarse la responsabilidad desde el punto de vista de la causalidad, es decir las circunstancias de tiempo, modo y lugar de como

sucedieron las cosas, y la participación o incidencia efectiva que haya podido tener.

En sus alegatos, la parte recurrente aseveró que en la sentencia de primer grado se valoró de manera indebida el informe de Policía de Accidente de Tránsito y la ratificación que del mismo se hizo por parte de la señora Elizabeth Pérez Carvajal, en tanto se basó solamente en el acho de la vía y que el motociclista tenía la obligación de circular a un (1) metro de distancia de la acera u orilla, dejando de valorar que la vía donde ocurrió el accidente de tránsito, estaba demarcada, tenía línea continua en el centro, que ambos vehículos quedaron en su respectivo carril y el cuerpo del señor Iván Darío Giraldo Puerta, quedó en la calzada de la motocicleta. Aseveró que, de acuerdo con el criterio de la juez de instancia, el camión tenía la posibilidad de invadir hasta la mitad del carril contrario, lo que no resulta cierto.

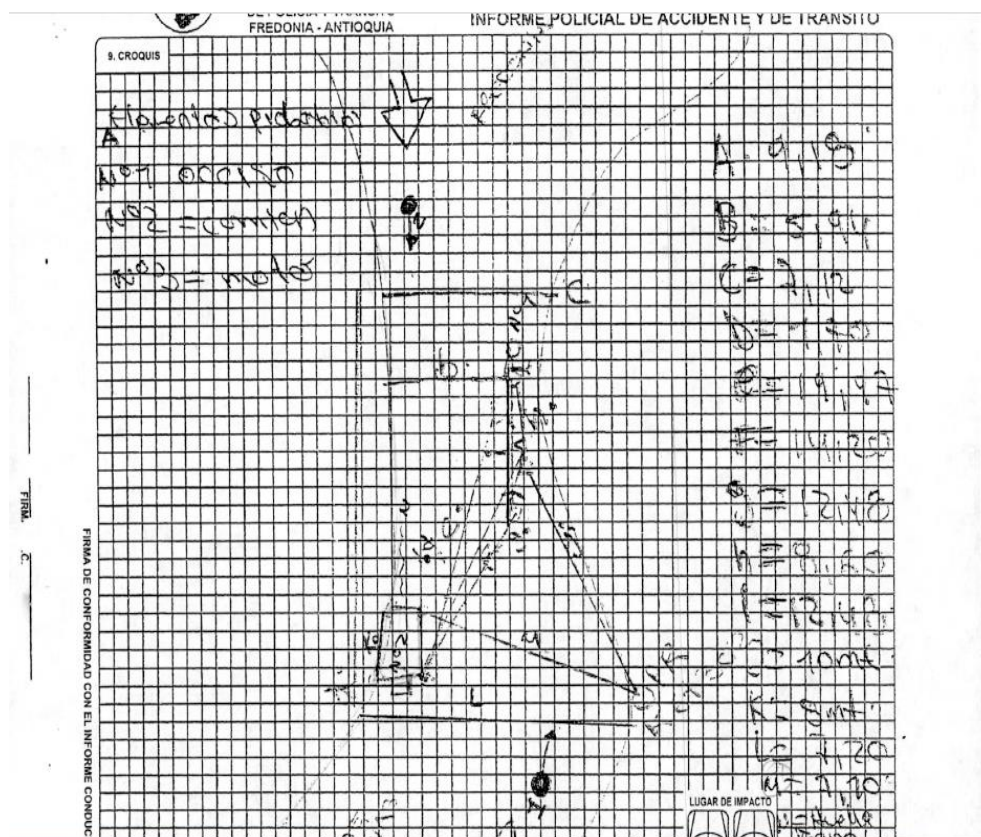
Señaló que además se interpretó de manera equivocada el hecho de que los vehículos se encontraron de frente, pues dentro del trámite procesal quedó claro que los rodantes circulaban en sentidos opuestos por la misma vía, circunstancia que conlleva a concluir que no había probabilidad de que estos se hayan encontrado de manera lateral u otra diferente a la expresada en la demanda.

En efecto, verificadas las pruebas allegadas al proceso, se tiene el informe policial de accidente de tránsito<sup>10</sup>, el cual da cuenta la forma como quedaron los vehículos involucrados en el accidente y el cuerpo del fallecido Iván Darío Giraldo Puerta; tanto el camión como la motocicleta y la víctima se ubican en el carril por el cual se desplazaban, pero el primero de ellos más tirado hacia su derecha, dejando huella de frenado casi al borde de su carril. Para la época de los hechos se trataba de una vía de doble sentido, se encontraba pavimentada y seca, es una curva donde no se podía adelantar. El camión se desplazaba del municipio de Fredonia a

---

<sup>10</sup> Fls. 38 a 41, PDF.002. Demanda. Cuaderno 001Principal.

Puente Iglesias, mientras que la motocicleta se dirigía de Puente Iglesias a Fredonia.



Se tienen las versiones de los involucrados en el siniestro, las cuales rindieron ante la Inspección de Policía con Funciones de Tránsito y Transporte del municipio de Fredonia, allí indicó el conductor del camión que<sup>11</sup>: “Yo iba de Fredonia hacia Puente Iglesias, en el camión de placa WMO879, iba bajando por mi carril derecho, iba cogiendo una curva hacia mi derecha y en ese instancia fue que colisioné con la moto, ellos ósea (sic) **los de la moto invadiendo mi carril y ya no me dio tiempo de reaccionar para esquivarlos más, yo alcancé en 10 centímetros a esquivarlos hacia mi derecha...**” Al preguntársele sobre que parte de la vía sucedió el impacto dijo: “...En toda la curva en el carril derecho, más hacia la mitad de mi carril, **el motociclista venía de frente y esquiva el carro hacia el lado derecho del (sic) impactando en mi retrovisor.** Mi carro y la moto no se impactaron lo que impactó el retrovisor fue el parrillero con la cabeza...” (Negrilla intencional)

<sup>11</sup> Fls. 46, PDF.002. Demanda. Cuaderno 001Principal.



Por su parte el conductor de la motocicleta, señor Sergio Alejandro Ospina Espinosa adujo que<sup>12</sup>: “...yo venía de *Puente Iglesias* hacia *Fredonia*, con el compañero de nombre *Iván* pero no se me el apellido, yo arranque (sic) de la cañada del *Zancudo*, venía, subía cuando en toda la curva me encontré el camión al yo esquivar el camión el compañero *Iván* difunto ahora del susto en vez de tirar conmigo hacia el lado derecho se tiró al lado izquierdo y ahí fue cuando el camión me lo saco (sic) de la moto. Yo no me choque (sic) con el camión, o me caí, la moto no se pego (sic) con el camión ni yo, al yo esquivar el camión el difunto se tiró (sic) al lado izquierdo, es decir se movió al lado izquierdo, y el espejo del camión me lo saco (sic) de la moto...”...”**El camión rodaba por el lado derecho de el (sic)**, sino que en la curva como en esos días la carretera estaba tan enmontada el espejo le quedaba para el lado izquierdo de el (sic) ose (sic), el espejo daba al carril mío. El camión venía en toda la curva y yo iba curviando (sic), el espejo venía en mi carril pero el carro no, cuando yo veo el carro lo esquivo hacia mi derecha y el parrillero del susto se tiró al lado izquierdo y se dio con el retrovisor. **Yo venía por mi carril caso (sic) hacia la línea de la mitad y el camión en su carril también casi por la línea de la mitad....**Ese día no estaba lloviendo eran como las 2:00 de la tardes y estaba haciendo calor, el piso no estaba mojado, nada tapaba la visibilidad...”. (Negrilla fuera de texto)

Después de escuchadas las versiones de los conductores, la Inspectoría de Policía, con funciones de Tránsito y Transporte, mediante resolución número 012 del seis de marzo de 2017<sup>13</sup>, exoneró de responsabilidad contravencional del accidente de tránsito a los señores Fernando Vanegas Vergara y Sergio Ospina Espinosa, sancionando eso sí a éste último, por haber transportadora al parrillero sin el casco de seguridad.

Resulta entonces indispensable dentro del presente asunto, determinar si existió invasión de carril por parte de alguno de los vehículos, y si estaban transitando por la vía conforme lo ordena nuestro Código Nacional de Tránsito.

<sup>12</sup> Fls. 48, PDF.002. Demanda. Cuaderno 001Principal.

<sup>13</sup> Fls. 55, PDF.002. Demanda. Cuaderno 001Principal.

Al analizar la versión que rindió el conductor del furgón en el trámite contravencional, se encuentra señalamiento al conductor de la motocicleta como invasor de su carril, que incluso implicó que por diez centímetros lo esquivara hacia su derecha. Esta versión encuentra coherencia con las demás pruebas arrojadas al expediente, es especial el croquis elaborado por la Inspección de Policía y Tránsito de Fredonia y las fotografías en blanco y negro obrantes a folios 50 del PDF. 002Demanda, del cuaderno principal, donde se observa la posición final del camión, las cuales denotan que no estaba invadiendo el carril con dirección al municipio de Fredonia; por el contrario, muestran que existe una buena distancia entre el citado automotor y la línea central que divide las calzadas. Del mismo modo, de las aludidas fotos se verifica que por donde transitaba la moto, perfectamente cabía un automóvil, es decir, esta tenía buen espacio de maniobrabilidad.

De acuerdo con este documento, la vía por donde transitaban los automotores, por la parte más ancha, mide 7,12 metros, y por la parte más estrecha 5,94 metros. En ese sentido, si tuviéramos por sentado que la colisión del espejo con las víctimas fue en la parte más angosta de la vía, debemos concluir que cada carril tendría una medida aproximada de 2,97 metros.

Ahora, en la ficha técnica del camión involucrado en el siniestro, esto es, un furgón Marca Chevrolet, Línea FRR, modelo 2016, establece que su ancho de cabina sin espejos de 2.2 metros<sup>14</sup>, de lo que se puede colegir que aún le restarían 77 centímetros de cabida en el carril para los retrovisores, por tanto, al ir el referido automotor por su vía, como lo reconoció el conductor de la motocicleta en la versión del tránsito y ante el juzgado de primera instancia, no tendría la entidad de invadir el carril contrario.

Si bien los mencionados espejos sobresalen de la cabina de furgón, no alcanzarían a tener la expansión tal de causar daño a quien se desplaza

---

<sup>14</sup> [https://www.busesycamioneschevrolet.com.co/wp-content/uploads/2017/11/FRR\\_FORWARD\\_EURO\\_IV-Baja-1.pdf](https://www.busesycamioneschevrolet.com.co/wp-content/uploads/2017/11/FRR_FORWARD_EURO_IV-Baja-1.pdf)

por el carril contrario, a no ser que quien venga por este, se desplace por la mitad de la vía y además se agache hacia el lado de la otra calzada, como en efecto ocurrió en este caso.

Es que en la versión rendida por el señor Sergio Alejandro Ospina ante el organismo de tránsito del municipio de Fredonia, Antioquia, siempre fue enfático en señalar que "**...al yo esquivar el camión el difunto se tiró (sic) al lado izquierdo, es decir se movió al lado izquierdo, y el espejo del camión me lo saco (sic) de la moto... cuando yo veo el carro lo esquivo hacia mi derecha y el parrillero del susto se tiró al lado izquierdo y se dio con el retrovisor...**". Con estas afirmaciones, lo que se evidencia es que además de estar transitando el motociclista cerca de la línea divisoria de los dos carriles, su pasajero se inclinó hacia el lado de la calzada contraria, que conllevó a que fuera impactado con el retrovisor del camión.

En esa medida, no se le podía exigir algún comportamiento adicional al conductor del camión, de tal manera que previniera el siniestro, dado que, como se dijo, se estaba desplazando dentro de su carril, mientras que el motociclista era el que transitaba cerca de la línea divisoria de los dos carriles, con inclinación hacia la calzada del camión, que implicaba la invasión de este carril.

Conforme con la señalado por el timonel de la moto, cada uno de los rodantes iban por su respectivo carril, solo que él iba más hacia la línea central, sin embargo, luego advierte que el espejo retrovisor del camión sí invadía su carril, sobre salía a la calzada contraria. Es contradictoria esta versión del motociclista, pues a pesar de indicar en un principio que ambos vehículos rodaban por su respectivo carril, luego señaló que su carril era invadido por el retrovisor del camión; afirmación esta última que además resulta poco creíble, pues si el encuentro con el furgón fue de manera inesperada, ante la maniobra evasiva que efectuó de forma rápida y audaz, no tenía cómo llegar a esta conclusión de manera diáfana, si en esos instantes de proximidad al choque lo único en que se piensa es evitar la colisión.

De acuerdo a sus dichos, lo único que queda claro es que transitaba por su carril, muy cerca de la línea central, recostado hacia el carril del camión, pero al verlo, aunque él logró esquivar el citado rodante, el parrillero no pudo hacer lo mismo, pues este conservó la inclinación que llevaban, de hecho, la acentuó un poco más por el susto. Y con este actuar, se transgredió el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito en su inciso 2º, normativa vigente para la fecha que ocurrió en accidente (4 de junio de 2016), en tanto fue modificada por el art. 17 Ley 1811 del 21 de octubre 2016.

Ahora, si en gracia de discusión se concluyera que para el momento de los hechos ya existía un estudio de que las motocicletas debían transitar por el centro de su carril y no a una distancia no mayor a un metro de la acera u orilla, de todas maneras, fue claro el conductor de la moto al afirmar que se estaba desplazando hacia la línea de la mitad, esto es, contraviniendo lo indicado.

Es que, se resaltarse aquí lo dicho por el motociclista en el sentido de que había esquivado el camión con su cuerpo y no con la dirección de la moto<sup>15</sup>, lo cual es indicativo de que la inclinación a la izquierda del ocupante de la moto, esto es, hacia el carril contrario, fue la que incidió de manera clara y efectiva en el impacto con el retrovisor del camión.

Finalmente, frente lo advertido por la parte recurrente, en el sentido de que no se analizó el hecho de que el cuerpo del señor Iván Darío Giraldo Puerta hubiere quedado en la calzada de la motocicleta, debe significarse que ello lo explica el efecto rebote del impacto, es decir, al recibir la víctima el golpe con el retrovisor, en plena curva, lo lógico que dictan las reglas de la física, y la lógica, es que lo devuelva o lo lance de forma contraria, sobre todo porque se trata de un impacto de dos objetos en movimiento, entre un

---

<sup>15</sup> Audiencia Segunda Parte. Hora: 1:41.44

camión que pesa sin carga algo más de diez toneladas<sup>16</sup>, frente a una persona de estatura media y contextura atlética<sup>17</sup>.

Con lo anteriormente descrito, debe concluirse que las probanzas recogidas en el expediente, develan que el conductor de la motocicleta fue el que infringió las normas de tránsito, acercándose de manera imprudente con su pasajero, hasta invadir el carril contrario, y, por ende, fue este el que causó el accidente. En esa medida, infundado resulta el reparo efectuado por la parte demandante, respecto de la prosperidad de la excepción de culpa exclusiva de un tercero.

### **3. Conclusión.**

Corolario de lo anterior, la sentencia de primera instancia será confirmada. Sin lugar a condenar en costas en esta instancia, dado que la parte demandante se encuentra amparada por pobre.

### **III. DECISIÓN.**

Con fundamento en lo expuesto, **la Sala Cuarta de Decisión Civil del Tribunal Superior de Medellín**, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad Constitucional y legal,

#### **FALLA:**

**PRIMERO: CONFIRMAR** la sentencia proferida el 27 de febrero de 2020, por el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Medellín, dentro del proceso Declarativo – Verbal de Responsabilidad Civil Extracontractual promovido por LUZ DARY IDÁRRAGA ZAPATA, JUAN CAMILO GIRALDO IDÁRRAGA y LUZ ELIANA GIRALDO IDÁRRAGA en contra de FERNANDO ALONSO VANEGAS

---

<sup>16</sup> [https://www.busesycamioneschevrolet.com.co/wp-content/uploads/2017/11/FRR\\_FORWARD\\_EURO\\_IV-Baja-1.pdf](https://www.busesycamioneschevrolet.com.co/wp-content/uploads/2017/11/FRR_FORWARD_EURO_IV-Baja-1.pdf)

<sup>17</sup> Fls. 65, PDF.002. Demanda. Cuaderno 001 Principal.

VERGARA, MÓNICA ISABEL GÓMEZ MONTOYA y la sociedad DELIQUESOS DE ANTIOQUIA S.A.S.

**SEGUNDO:** Sin lugar a **CONDENA** en costas, dado que la parte demandante ostenta amparo de pobreza.

**TERCERO: NOTIFÍQUESE** esta providencia a los sujetos procesales por el medio más expedito y **DEVUÉLVASE** el expediente al Juzgado de origen.

### **NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

*Proyecto discutido y aprobado en sala de la fecha*

Los Magistrados, (Firmados electrónicamente)

**BENJAMÍN DE J. YEPES PUERTA**

**JULIÁN VALENCIA CASTAÑO**

**PIEDAD CECILIA VÉLEZ GAVIRIA**

Firmado Por:

Benjamin De Jesus Yepes Puerta  
Magistrado  
Sala Civil  
Tribunal Superior De Medellin - Antioquia

**Julian Valencia Castaño**  
**Magistrado Tribunal O Consejo Seccional**  
**Sala 010 Civil**  
**Tribunal Superior De Medellin - Antioquia**

**Piedad Cecilia Velez Gaviria**  
**Magistrada**  
**Sala 002 Civil**  
**Tribunal Superior De Medellin - Antioquia**

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica, conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación: **53d58e3b3e856195c45df3afbd31fa430c336abfbb5a0c806c56c3a84496c33b**

Documento generado en 15/04/2024 10:04:25 AM

**Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:**  
**<https://capacitacion.ramajudicial.gov.co:9443/FirmaElectronica>**