

TEMA: RESPONSABILIDAD CIVIL POR ACTIVIDADES PELIGROSAS –Es una responsabilidad cuyos elementos estructurales se reducen al ejercicio de una actividad peligrosa, el daño y la relación causal entre éste y aquélla. En este sistema, por lo general, exonera solo el elemento extraño, esto es, la fuerza mayor o el caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero, cuando actúa como causa única y exclusiva o, mejor la causa extraña impide la imputación causal del daño a la conducta del supuesto autor. / **CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA** – Factor eximente de responsabilidad civil, ha sido entendida como la conducta imprudente o negligente del sujeto damnificado, que por sí sola resultó suficiente para causar el daño. Tal proceder u omisión exime de responsabilidad si se constituye en la única causa generadora del perjuicio sufrido, pues de lo contrario solo autoriza una reducción de la indemnización, en la forma y términos previstos en el artículo 2357 del Código Civil. /

HECHOS: Los demandantes pretenden se declare la responsabilidad de la demandada por accidente de tránsito y, en consecuencia, se le condene al pago de indemnización de perjuicios. El Juzgado Décimo Civil del Circuito de Medellín, declaró la responsabilidad civil de la demandada y se le condenó al pago de los perjuicios reclamados, a excepción del daño a la salud, pero estimando la excepción de culpa parcial de la víctima en un 50%. La Sala deberá determinar el régimen de responsabilidad aplicable en los casos de accidente de tránsito cuando hay concurrencia de actividades peligrosas y examinar la causalidad en la ocurrencia del accidente de tránsito, particularmente, si el conductor demandante desplegó conducta determinante de las lesiones sufridas y, en tal caso, si ello da lugar a la exoneración de responsabilidad de la demandada por culpa exclusiva de la víctima o si hay lugar a la reducción de la indemnización como lo decidió el a quo.

TESIS: A partir del artículo 2341 del Código Civil, nuestra jurisprudencia ha establecido los tres pilares fundamentales de la responsabilidad civil extracontractual: el daño, la culpa y el nexo de causalidad entre ellos. sentencia SC4455-2021. (...) Con base en el artículo 2356 del mismo estatuto, se ha construido la teoría de la responsabilidad por actividades peligrosas, en virtud de la cual se obliga a reparar el daño a quien se vale de acciones o instrumentos que multiplican el poder del ser humano, elevando con ello su potencial dañino y alterando la simetría de la simple interacción entre particulares. De tal forma, a modo de contrapeso, la norma consagra una presunción, calificando la conducta dañina como malicia o negligencia, circunstancia que en últimas se traduce en un beneficio probatorio para el damnificado, pues, para liberarse de la obligación de reparar, se impone al agente la carga de demostrar alguna causa extraña (...) En lo esencial, esta doctrina se ha mantenido por parte la Corte Suprema de Justicia hasta la actualidad, eso sí, en medio de profundas discusiones acerca de si la presunción referida corresponde a un régimen de responsabilidad subjetiva (presunción de la culpa) o a un régimen de responsabilidad objetiva (presunción de responsabilidad). Sin embargo, en medio del debate se han conservado los referidos presupuestos axiológicos de la acción de responsabilidad civil extracontractual derivada del ejercicio de actividades peligrosas. (...) La Sala, por tanto, en su labor de unificación, respecto de la responsabilidad civil por actividades peligrosas, reiterando en lo pertinente la jurisprudencia expuesta desde las sentencias de 14 de marzo de 1938 y de 31 de agosto de 1954, con las precisiones y complementaciones antedichas, puntualiza su doctrina y concluye, en síntesis: a) Es una responsabilidad cuyos elementos estructurales se reducen al ejercicio de una actividad peligrosa, el daño y la relación causal entre éste y aquélla. d) En este sistema, por lo general, exonera solo el elemento extraño, esto es, la fuerza mayor o el caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero, cuando actúa como causa única y exclusiva o, mejor la causa extraña impide la imputación causal del daño a la conducta del supuesto autor. e) En las actividades peligrosas concurrentes, el

régimen jurídico aplicable es el consagrado en el artículo 2356 del Código Civil y, en su caso, las normas jurídicas que existan sobre la actividad concreta.” (...) Con relación al hecho o culpa exclusiva de la víctima, la Sala de Casación Civil ha reiterado: “La culpa exclusiva de la víctima, como factor eximente de responsabilidad civil, ha sido entendida como la conducta imprudente o negligente del sujeto damnificado, que por sí sola resultó suficiente para causar el daño. Tal proceder u omisión exime de responsabilidad si se constituye en la única causa generadora del perjuicio sufrido, pues de lo contrario solo autoriza una reducción de la indemnización, en la forma y términos previstos en el artículo 2357 del Código Civil. (...) En el caso concreto, corresponde analizar las conductas de los conductores en procura de establecer si acaso ambas fueron adecuadas o cuál de ellas fue determinante del accidente de tránsito y, por tanto, si había lugar a responsabilizar a la demandada y condenarla al pago de la indemnización reducida en virtud de la incidencia del conductor demandante, como se decidió en primera instancia, o si hay lugar a la exoneración de responsabilidad por el hecho exclusivo de la víctima, como se reclama en alzada. (...) Conforme al CNTT (artículos 2 y 17 a 19), no todas las personas están habilitadas para conducir vehículos en nuestro territorio, para ello se requiere idoneidad acreditada por una autoridad competente, previa verificación de la aprobación de exámenes teóricos y prácticos de conducción, certificado de aptitud para conducir y certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz, todos expedidos por instituciones especializadas en la materia. En consecuencia, la ausencia de licencia de conducción es elemento que respalda el análisis de la secuencia causal en un accidente de tránsito, pues explica razonablemente la conducta del piloto en la vía. (...) En ese orden, encuentra la Sala acreditado que la causa adecuada y determinante de las lesiones sufridas por el demandante, la provocó su propia conducta al realizar maniobra de adelantamiento en la intersección, la que se erige como la única explicación razonable de la colisión. Las condiciones fácticas del lugar de la colisión y las pautas jurídicas que determinan la manera de conducir en el sitio, permiten concluir que fue la acción del conductor de la motocicleta la relevante para su lesión y, por tanto, exonerar a la demandada. (...) En este caso se demostró que, pese a que la integridad personal del demandante fue lesionada con ocasión de la colisión entre la motocicleta que aquel conducía y el vehículo que maniobraba la demandada, la incidencia causal del choque es atribuible con exclusividad al demandante por haber desatendido la prohibición de adelantamiento en el cruce en donde ello aconteció, lo que configura hecho exclusivo de la víctima y exime de responsabilidad a la demandada. En tal sentido, se revocará la sentencia impugnada, para en su lugar declarar como probada dicha excepción y desestimar la totalidad de las pretensiones, sin condena en costas en virtud del amparo de pobreza de la parte activa

MP. SERGIO RAÚL CARDOSO GONZÁLEZ

FECHA: 31/07/2024

PROVIDENCIA: SENTENCIA

REPÚBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
TRIBUNAL SUPERIOR DE DISTRITO JUDICIAL DE MEDELLÍN
SALA PRIMERA CIVIL DE DECISIÓN

Medellín, treinta y uno (31) de julio de dos mil veinticuatro (2024)

Proceso:	DECLARATIVO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL
Radicado:	05001 31 03 010 2021 00122 04
Demandante:	GABRIEL DE JESÚS VALENCIA ACEVEDO Y OTROS
Demandada:	LUZ ALEYDA GOMEZ BUITRAGO
Providencia	Sentencia
Tema:	Responsabilidad civil extracontractual en accidente de tránsito con concurrencia de actividades peligrosas, se exonera si se demuestra la causa extraña de hecho exclusivo de la víctima.
Decisión:	Revoca
Sustanciador/ponente	Sergio Raúl Cardoso González

Decide la Sala la apelación de la sentencia proferida el 10 de agosto de 2022, por el Juzgado Décimo Civil del Circuito de Medellín, en el proceso de la referencia.

1. ANTECEDENTES.

1.1 DEMANDA¹.

Pretende se declare la responsabilidad de la demandada y, en consecuencia, se le condene al pago de indemnización de perjuicios en favor de Gabriel de Jesús Valencia Acevedo (víctima directa)² y, en favor de Luz Adriana Ríos Parra, Sara Valencia Ríos y Maria Isabel Valencia Ríos (víctimas indirectas)³.

Expuso que el 29 de noviembre de 2018 a las 16:00 horas en la Carrera 80 con Calle 33AA de Medellín ocurrió un accidente de tránsito en el que se vio involucrada la motocicleta de placas EMH70D, conducida por Gabriel de Jesús Valencia

¹ Ver ruta carpeta archivo "02. Demanda, anexos, amparo de pobreza.pdf" páginas 3 a 18.

² Pretende las siguientes sumas de dinero: Daño emergente consolidado (\$850.000); Lucro cesante consolidado (\$11.421.694,06); Lucro Cesante Futuro (\$68.354.867,62); Daño Moral (\$40 SMMLV); Daño a la vida en relación (40 SMMLV); Daño a la salud (40 SMMLV).

³ Daños morales 40 SMMLV y a la vida en relación 40 SMMLV, para cada una.

Acevedo y el vehículo de placas RIZ-701, conducido por Luz Aleyda Gómez Buitrago (propietaria), momento en que el conductor demandante, quien tenía la prelación, fue embestido por la demandada al no respetar el PARE existente en el lugar, lo que causó lesiones en su rodilla derecha.

Indicó que se adelantó trámite contravencional ante la autoridad de tránsito, quien mediante Resolución del 19 de enero de 2019 declaró la responsabilidad contravencional de la demandada y eximió al demandante.

Agregó que por lo acontecido fue incapacitado y se calificó su pérdida de capacidad laboral en un 36,94%; que para el día del siniestro laboraba en Inversiones Súper Vaquita La 33 SAS, devengando salario mensual; que su núcleo familiar está compuesto por su esposa Luz Adriana Ríos Parra y sus hijas Sara y María Isabel Valencia Ríos y; que lo acontecido les ha causado los daños patrimoniales y extrapatrimoniales que reclaman.

1.2 CONTESTACIÓN⁴.

LUZ ALEYDA GÓMEZ BUITRAGO contestó la demanda, reconoció como cierta la ocurrencia del accidente, la propiedad y características del automóvil, el trámite contravencional, la existencia del dictamen de pérdida de capacidad laboral (sin estar de acuerdo con el porcentaje determinado), la certificación laboral y la composición del núcleo familiar.

Negó las circunstancias de modo de ocurrencia del accidente porque hizo el pare reglamentario, miró, le dieron vía otros vehículos y que por eso cruzó, pero cuando estaba cruzando apareció la motocicleta y chocó contra su vehículo y, recalcó que la responsabilidad endilgada por el hecho de no haber respetado el pare es una mera hipótesis sin sustento probatorio. Se opuso a las pretensiones y formuló la siguiente defensa:

- *Culpa exclusiva de la víctima*: Refirió que el motociclista fue quien aportó toda la causa para la ocurrencia del accidente porque debía parar o reducir la velocidad antes de realizar el cruce, no tuvo precaución al hacerlo y debía haber

⁴ Archivo Digital 13

circulado por su carril y a una velocidad moderada que le hubiera permitido maniobrar e impedir el accidente.

- *Culpa exclusiva de un tercero*: En el sentido de que la conducta de la víctima se debe apreciar en relación a las víctimas indirectas.
- *Concurrencia de culpas*: Solicitó reducción de la indemnización en un 50%, en caso de probarse la culpa de la demandada.
- *Inexistencia de obligaciones y enriquecimiento sin causa*: Se opone al pago del lucro cesante porque el conductor demandante estaba formalmente vinculado a un trabajo y actualmente lo sigue estando, por lo que no ha estado cesante y recibió el pago de las incapacidades; también se opone al pago de gastos de transporte, daños materiales y corporales porque tales riesgos estaban cubiertos por el SOAT, donde debió reclamarlos y; se opone a los perjuicios inmateriales porque la falta de recuperación de la salud del demandante obedecen a otra enfermedad de base. Por tales razones, sostiene que esas pretensiones constituyen un enriquecimiento sin causa.
- *Tasación excesiva de perjuicios materiales*: Remitiéndose a su objeción al juramento estimatorio, reitera la improcedencia de cobro por lucro cesante consolidado y futuro por razones similares a las anteriormente expuestas.

1.3 PRIMERA INSTANCIA⁵.

El 10 de agosto de 2022 se profirió sentencia en la que se declaró la responsabilidad civil de la demandada y se le condenó al pago de los perjuicios reclamados, a excepción del daño a la salud, pero estimando la excepción de culpa parcial de la víctima en un 50%, porcentaje en el que se redujo la indemnización y se condenó a la pasiva en costas, también reducidas en tal proporción.

El fallador situó el asunto en el régimen de responsabilidad civil establecida el artículo 2356 del Código Civil, en virtud del cual se presume la culpa del agente demandado en favor de la víctima demandante y le impone al primero acreditar un elemento constitutivo de causa extraña para exonerarse.

⁵ Ibidem páginas 651 y 652

El *a quo* concentró su análisis en la causalidad y concluyó que incidieron tanto el comportamiento de la demandada como el del conductor demandante. Explicó que sobre la calle 33AA por donde transitaba la demandada había un PARE, quien al parecer marcó parada, pero *“lo trascendente es que la encausada cruzó cuando las circunstancias de tiempo, modo, velocidad de aceleración, distancia... entre otras, no eran las idóneas para atravesar la carrera 80, de hecho la demandada parece no haber visto la moto del demandante, lo que resulta reprochable, dado que únicamente podía continuar su marcha cuando le correspondiera, según lo establece el canon 66 del Código”*, poniendo en peligro la vida de otros actores viales como la del demandante, quien circulaba por la vía con prelación, lo que descarta la culpa exclusiva de la víctima. Respecto del demandante argumentó que la maniobra del motociclista tuvo incidencia en la producción del accidente porque transgredió el artículo 94 del CNTT al transitar por el lado izquierdo, carril contrario de una vía de doble sentido, por lo que su maniobra fue imprudente ya que las motocicletas deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor a un metro de la acera y con ello se expuso culposamente al daño. En síntesis, concluyó incidencia causal de ambos conductores porque *“tan cuestionable resulta cruzar a destiempo, como querer adelantar por el carril contrario”*.

1.4 TRÁMITE DE LA APELACIÓN.

La sentencia de primera instancia fue proferida en audiencia y notificada en estrados, inmediatamente fue apelada por la parte demandada, quien formuló los reparos por escrito dentro de los tres días siguientes a la finalización de la audiencia. La alzada fue admitida mediante auto del quince (15) de septiembre de 2022.

Se dio aplicación al artículo 12 de la Ley 2213 de 2022⁶, concediéndole a las partes la oportunidad para sustentar sus recursos y para replicar, derecho del cual, solo hizo uso la parte apelante.

2. CONTROL DE LEGALIDAD Y COMPETENCIA DEL SUPERIOR.

En atención a lo dispuesto en el numeral 12 del artículo 42 y en el artículo 132 del Código General del Proceso, se aprecian reunidos los presupuestos procesales

⁶ Mediante la Ley 2213 de 2022, se acogió como legislación permanente la regulación extraordinaria del Decreto Legislativo 806 de 2020, para implementar las tecnologías de la información y las comunicaciones en las actuaciones judiciales.

para emitir sentencia porque se verificó la demanda en forma y su trámite adecuado, la competencia del juez, la capacidad para ser parte y acudir al proceso respecto de los extremos del litigio y, no se advierten vicios ni irregularidades que configuren nulidad.

Por disposición del artículo 328 de la misma obra, salvo decisiones que se deban adoptar de oficio, esta sala limita el análisis a los reparos concretos efectuados por la parte apelante en contra de la decisión de primera instancia.

3. REPAROS CONCRETOS.

La parte demandada, apeló la sentencia⁷ alegando que el *a quo* concluyó erradamente que no hay neutralización de las pretensiones, y aplicó la presunción de la culpa en favor de la víctima sin considerar que la demandada también sufrió daños materiales y existía una concurrencia de actividades peligrosas; así mismo, porque, pese a que se probó que el demandante iba en contravía al momento de la colisión, decidió reducir la indemnización solicitada en un 50%, sin hacer un análisis previo sobre las razones que lo motivaron a tomar la decisión en tal aspecto, ni precisar el por qué no exoneraba de responsabilidad a la demandada.

Criticó la valoración probatoria de la incidencia causal que, de haber procedido de conformidad no hubiera tomado otra decisión que exonerar de responsabilidad a la demandada por acreditación de la causa extraña de culpa exclusiva de la víctima, motivo eficiente y único de la producción del daño. Sostuvo que el demandante no probó cuál fue la conducta de la demandada que generó el daño, debido a que en el libelo se expuso que ésta se pasó una señal de pare, pero no lo demostró y, por el contrario, si se hubieran valorado las pruebas y realizado el ejercicio de la secuencia causal, la conclusión sería que la causa única para la producción del daño fue la intervención de la víctima; que el informe del agente solo es prueba de la ocurrencia del accidente, más no de la conducta de la demandada porque el funcionario no vio el choque, tampoco declaró en el trámite contravencional o judicial y no existen testigos oculares que den cuenta de la omisión endilgada a la demandada frente a la conducta de hacer el pare, ni tal aseveración puede predicarse de las versiones o declaraciones rendidas por las partes en el trámite administrativo y/o judicial, por lo que el fundamento del operador jurídico para

⁷ Ver archivo digital "85ReparosFallo.pdf" del cuaderno primera instancia.

determinar la responsabilidad en cabeza de la demandada se basó en meras suposiciones sin sustento.

Expuso que el artículo 94 del CNTT señala que las motocicletas deben circular por el carril derecho y tanto la demandada como el conductor demandante declararon en el trámite judicial que éste iba adelantando por el carril izquierdo (en contravía), y el impacto se presentó en intersección, sin tener en cuenta las prohibiciones del mismo estatuto y, si el demandante hubiera circulado por el carril derecho, observando el tránsito de otros vehículos, sin adelantar en la intersección y a una velocidad moderada, no se hubiera presentado el accidente.

Agregó que la gravedad de las lesiones generadas con ocasión del accidente indican que el motociclista iba a alta velocidad, que fue éste quien impactó el vehículo de la demandada, además de que para el momento de los hechos el actor no contaba con licencia de tránsito expedida por la autoridad competente, que lo calificara como una persona apta para el ejercicio de dicha actividad, cuestión que también se omitió considerar en el trámite contravencional; frente a los perjuicios morales, que no se causaron en su totalidad por el accidente de tránsito, pues tiene otras enfermedades de base que no han permitido su recuperación total y prolongaron sus incapacidades y tratamientos, además de que fueron tenidas en cuenta en la calificación de la pérdida de capacidad laboral y; frente al lucro cesante consolidado y futuro, reiteró los argumentos expuestos desde la contestación.

3.1 Problemas Jurídicos.

Conforme a lo expuesto, corresponde a la Sala:

- a) Determinar el régimen de responsabilidad aplicable en los casos de accidente de tránsito cuando hay concurrencia de actividades peligrosas.

- b) Examinar la causalidad en la ocurrencia del accidente de tránsito, particularmente, si el conductor demandante desplegó conducta determinante de las lesiones sufridas y, en tal caso, si ello da lugar a la exoneración de responsabilidad de la demandada por culpa exclusiva de la víctima o si hay lugar a la reducción de la indemnización como lo decidió el *a quo*.

4. FUNDAMENTO JURÍDICO.

4.1 Responsabilidad por actividades peligrosas concurrentes.

A partir del artículo 2341 del Código Civil, nuestra jurisprudencia ha establecido los tres pilares fundamentales de la responsabilidad civil extracontractual: el daño, la culpa y el nexo de causalidad entre ellos⁸.

Con base en el artículo 2356 del mismo estatuto, se ha construido la teoría de la responsabilidad por actividades peligrosas, en virtud de la cual se obliga a reparar el daño a quien se vale de acciones o instrumentos que multiplican el poder del ser humano, elevando con ello su potencial dañino y alterando la simetría de la simple interacción entre particulares. De tal forma, a modo de contrapeso, la norma consagra una presunción, calificando la conducta dañina como malicia o negligencia, circunstancia que en últimas se traduce en un beneficio probatorio para el damnificado, pues, para liberarse de la obligación de reparar, se impone al agente la carga de demostrar alguna causa extraña:

*“Un depósito de sustancias inflamables, una fábrica de explosivos, así como un ferrocarril o un automóvil, por ejemplo, llevan consigo o tienen de suyo extraordinaria peligrosidad de que generalmente los particulares no pueden escapar con su sola prudencia. De ahí que los daños de esa clase se presuman, en esa teoría, causados por el agente respectivo, como sería en estos ejemplos el autista, el maquinista, la empresa ferroviaria, etc. Y de ahí también que tal agente o autor no se exonere de la indemnización, sea en parte en algunas ocasiones, sea en el todo otras veces, sino en cuanto demuestre caso fortuito, fuerza mayor o intervención de elemento extraño.”*⁹

En lo esencial, esta doctrina se ha mantenido por parte la Corte Suprema de Justicia hasta la actualidad¹⁰, eso sí, en medio de profundas discusiones acerca de si la presunción referida corresponde a un régimen de responsabilidad subjetiva (presunción de la culpa) o a un régimen de responsabilidad objetiva (presunción de

⁸ Ver sentencia SC4455-2021 que, entre otras, cita y destaca providencia del 17 de septiembre de 1935 en la que la Corte “sostuvo que, «para que pueda decirse que la **culpa** de una persona ha sido efectivamente la causa del perjuicio cuya reparación se demanda, es menester que haya una **conexión necesaria** entre dicha **culpa** y el **perjuicio**». En el mismo sentido la SC2107-2018 del 12/06/2018: “Esta Corte, con apoyo en el artículo 2341 del Código Civil, ha señalado como presupuestos axiológicos y concurrentes de la responsabilidad extracontractual, denominada también *aquilliana*, “(i) el perjuicio padecido; (ii) el hecho intencional o culposo atribuible al demandado; y (iii) la existencia de un nexo adecuado de causalidad entre factores”.

⁹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, 14 de marzo de 1938, MP Ricardo Hinestrosa Daza, G.J. Tomo XLVI, páginas 210-222. Reiterada en las sentencias del 18 de mayo de 1938, MP Fulgencio Lequerica Vélez. G.J. Tomo XLVI, páginas 514-521 y, del 31 de mayo de 1938, MP Liborio Escallón G.J. Tomo XLVI, páginas 559-564.

¹⁰ Ver sentencias SC665-2019, SC4420-2020, SC2111-2021, SC2905-2021.

responsabilidad)¹¹. Sin embargo, en medio del debate¹² se han conservado los referidos presupuestos axiológicos de la acción de responsabilidad civil extracontractual derivada del ejercicio de actividades peligrosas¹³.

Conforme a lo previsto por el artículo 167 del CGP, según el cual *“incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen”*, cuando se demanda la responsabilidad civil originada en actividades peligrosas no se requiere probar la culpa del agente y, por tanto, al demandante le corresponde demostrar el ejercicio de la actividad peligrosa por parte del demandado, el daño y su relación de causalidad; mientras que, para liberarse de la obligación resarcitoria, al demandado le compete probar un elemento exclusivo y extraño (fuerza mayor, caso fortuito, intervención de la víctima o de un tercero).

Tales presupuestos axiológicos y las cargas probatorias no se alteran por el hecho de la concurrencia de actividades peligrosas, así lo ha reiterado la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia:

“9. La Sala, por tanto, en su labor de unificación, respecto de la responsabilidad civil por actividades peligrosas, reiterando en lo pertinente la jurisprudencia expuesta desde las sentencias de 14 de marzo de 1938 y de 31 de agosto de 1954, con las precisiones y complementaciones antedichas, puntualiza su doctrina y concluye, en síntesis:

a) Es una responsabilidad cuyos elementos estructurales se reducen al ejercicio de una actividad peligrosa, el daño y la relación causal entre éste y aquella.

...

d) En este sistema, por lo general, exonera solo el elemento extraño, esto es, la fuerza mayor o el caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero, cuando actúa como causa única y exclusiva o, mejor la causa extraña impide la imputación causal del daño a la conducta del supuesto autor.

¹¹ De las sentencias antes citadas, obsérvese como todas fueron recientemente expedidas, pero mientras que la SC665-2019 se fundamenta en el régimen subjetivo avizorando desde entonces la discusión en la aclaración de voto, por su parte las SC4420-2020 y SC2111-2021 sostienen la postura del régimen objetivo y exponen en todo su esplendor la discusión con cuatro aclaraciones de voto que dejan en evidencia la ausencia de unanimidad y, tal vez por ello mismo, la conveniencia de no tocar el asunto en providencias como la SC2905-2021.

¹² El régimen de responsabilidad subjetiva con presunción de culpa puede apreciarse en las sentencias hito del 14 de marzo de 1938 y 31 de mayo de 1938, hasta las más recientes SC5686-2018, SC665-2019 y SC4204-2021. Por su parte, la aplicación del régimen de responsabilidad objetiva basada en la presunción de responsabilidad se expone en las sentencias SC3862-2019, SC4420-2020 y SC2111-2021.

¹³ Sentencia SC2905-2021 del 29/07/2021 “En tal eventualidad y con el fin de establecer la responsabilidad deprecada, a la víctima le basta acreditar el ejercicio de la actividad peligrosa desarrollada por su contendiente, el daño que padeció y la relación de causalidad entre aquella y este; al paso que el demandado sólo puede exonerarse demostrando que el perjuicio no fue producido por dicha operación, es decir, que obedeció al devenir de un elemento extraño y exclusivo, como la fuerza mayor o caso fortuito, la intervención de la víctima o la de un tercero, únicas circunstancias que rompen el nexo causal citado. Es desacertado, entonces, enfocar la defensa alegando la ausencia de culpa de los enjuiciados, toda vez que estos sólo pueden exonerarse de responsabilidad rompiendo la causalidad.”

e) *En las actividades peligrosas concurrentes, el régimen jurídico aplicable es el consagrado en el artículo 2356 del Código Civil y, en su caso, las normas jurídicas que existan sobre la actividad concreta.*¹⁴

4.2 Culpa exclusiva de la víctima.

Con relación al hecho o culpa exclusiva de la víctima, la Sala de Casación Civil ha reiterado:

“2. La culpa exclusiva de la víctima, como factor eximente de responsabilidad civil, ha sido entendida como la conducta imprudente o negligente del sujeto damnificado, que por sí sola resultó suficiente para causar el daño. Tal proceder u omisión exime de responsabilidad si se constituye en la única causa generadora del perjuicio sufrido, pues de lo contrario solo autoriza una reducción de la indemnización, en la forma y términos previstos en el artículo 2357 del Código Civil.

La participación de la víctima en la realización del daño es condición adecuada y suficiente del mismo y, por tanto, excluyente de la responsabilidad del demandado, cuando en la consecuencia nociva no interviene para nada la acción u omisión de este último, o cuando a pesar de haber intervenido, su concurrencia fue completamente irrelevante, es decir que la conducta del lesionado bastó para que se produjera el efecto dañoso o, lo que es lo mismo, fue suficiente para generar su propia desgracia.”¹⁵

En consecuencia, para la estimación de la eximente de responsabilidad civil por hecho exclusivo de la víctima, le corresponde al demandado demostrar que la participación de la víctima fue única y determinante en la realización del daño, bien porque no hubo intervención del agente o porque de haberla ella fue irrelevante.

4.3 Causalidad.

Para estructurar la responsabilidad civil derivada de una actividad peligrosa se requiere relación causal entre la conducta del agente y el daño. Para reducir la

¹⁴ Sentencia del 24 de agosto de 2009, exp. 11001-3103-038-2001-01054-01, MP William Namén Vargas. Reiterada en sentencias SC2107-2018 del 12 de junio de 2018, MP Luis Armando Tolosa Villabona y; SC2111-2021 del 2 de junio de 2021, MP Luis Armando Tolosa Villabona.

¹⁵ Sentencia SC7534-2015 del 4 de junio de 2015, MP Ariel Salazar Ramírez y; SC10808-2015 del 13 de agosto de 2015 MP Fernando Giraldo Gutiérrez, que contiene la siguiente cita: *“En lo relativo al eximente de responsabilidad conocido como “culpa exclusiva de la víctima”, de forma general la Corte ha enseñado que “El hecho de la víctima puede influir en el alcance de la responsabilidad, llegando en muchas situaciones hasta constituirse en la única causa del perjuicio” y que “también sin mayor dificultad se comprende que esa participación del damnificado puede determinar tanto la ausencia total de la relación de causalidad en cuestión -cual acontece en las aludidas situaciones en que el hecho de la víctima es causa exclusiva del daño y por ende conduce a la liberación completa del demandado- como implicar la ausencia apenas parcial de dicho nexo, caso este último que se presenta cuando en el origen del perjuicio confluyen diversas causas -entre ellas la conducta imputable a la propia víctima- de modo que al demandado le es permitido eximirse del deber de resarcimiento en la medida en que, por concurrir en aquel agregado causal el elemento en estudio, pruebe que a él no le son atribuidos en un todo el hecho dañoso y sus consecuencias” (CSJ SC de 23 de noviembre de 1990, G.J. CCIV, No. 2443, pág. 69).”*

indemnización correspondiente se requiere que la víctima sea quien se exponga imprudentemente al daño y concurra efectivamente en su realización, según los términos del artículo 2357 del Código Civil¹⁶. El análisis de la causalidad es medular.

Para la identificación de la causa adecuada, en la Sentencia SC3604 - 2021 la Corte precisó un método que comprende dos etapas que culminan en un análisis de probabilidad¹⁷: i) la **etapa fáctica**, en la que se seleccionan las condiciones materiales relevantes, necesarias, lógicas y suficientes para la realización del daño, sin valoración jurídica¹⁸ y; ii) la **etapa jurídica**, en la que se seleccionan esas condiciones materiales para extraer solamente aquellas que tienen relevancia para ser subsumidas en una norma positiva que permite atribuir las consecuencias dañinas a un sujeto¹⁹.

Esas dos etapas conducen a construir un **criterio de regularidad causal**, según el cual, solo pueden ser consideradas causas jurídicas de un perjuicio los acontecimientos que, eliminando el elemento volitivo, deberían producirlo normalmente (probabilidad), es decir, excluyendo el azar, distinguiendo entre lo fortuito y lo previsible, de tal forma que lo predecible está bajo la esfera de dominio del individuo racional y por tanto es admisible asignar responsabilidades cuando era posible pronosticar con anticipación el potencial dañino que implicaba el descuido²⁰.

¹⁶ Sentencia SC7534-2015 del 04/06/2015: "2. La culpa exclusiva de la víctima, como factor eximente de responsabilidad civil, ha sido entendida como la conducta imprudente o negligente del sujeto damnificado, que por sí sola resultó suficiente para causar el daño. Tal proceder u omisión exime de responsabilidad si se constituye en la única causa generadora del perjuicio sufrido, pues de lo contrario solo autoriza una reducción de la indemnización, en la forma y términos previstos en el artículo 2357 del Código Civil.". En el mismo sentido la SC10808-2015 del 13/08/2015 y la SC8209-2016 del 21/06/2016.

¹⁷ Se explica en la sentencia: "La generalidad de los sistemas jurídicos occidentales admiten la necesidad de desarrollar el análisis de causalidad en dos fases diferenciadas. La primera, conocida como causalidad fáctica, o causalidad de hecho, tiene por objeto identificar, en sentido material, si una actividad es condición necesaria para la producción del hecho dañoso; la segunda, que suele denominarse como causalidad jurídica, o alcance de la responsabilidad busca atribuir, a través de criterios normativos, la categoría de causa a una de esas condiciones antecedentes –como directiva para imputar a su autor las secuelas de la interacción lesiva–."

¹⁸ Ibidem "Expresado de otra forma, en esta primera etapa del análisis causal simplemente se seleccionan, de entre el conjunto de acontecimientos que antecedieron a un hecho, aquellos que son imprescindibles para que este se produjera, y que, por lo mismo, pueden considerarse razonablemente como sus "causas materiales", o más propiamente, como condiciones causales relevantes del resultado."

¹⁹ Ibidem "Ello es así porque las condiciones causales relevantes pertenecen a la esfera de los hechos, razón por la cual su relevancia intraprocesal dependerá de la posibilidad de subsunción en las complejas reglas que determinan cuándo es viable atribuir a una persona las secuelas de un resultado dañoso en cuya producción intervino materialmente*. En ese escenario, es ineludible acudir al ordenamiento en procura de las herramientas teóricas que permitan establecer si una condición causal concreta es apta para justificar la asignación de un débito indemnizatorio, o lo que es lo mismo, si puede considerarse como la causa jurídica relevante de dicho resultado."

²⁰ Ibidem. Sostiene la Corte: "En conclusión, de entre las múltiples directivas jurídicas postuladas para guiar la selección entre condiciones antecedentes necesarias para la producción del daño, la jurisprudencia patria suele valerse –explícita o implícitamente– del criterio denominado causa adecuada, según el cual el agente debe ser considerado responsable «solo del daño que resulta regularmente y de acuerdo con el curso normal de las cosas de la conducta o actividad desplegada»²⁰, teniendo en cuenta variables como la previsibilidad, la cercanía temporal entre la conducta y el daño, o la entidad de este en relación con las secuelas de aquella, entre otras."

5. CASO CONCRETO.

5.1 Régimen de responsabilidad aplicable.

En aras de resolver el primer problema jurídico planteado y el reparo que en dicho aspecto refirió la apoderada de la parte demandada, de entrada, habrá de indicarse que la Sala comparte y confirma el régimen de responsabilidad aplicado por el *a quo* para la solución del litigio.

Conforme a los fundamentos jurídicos expuestos, no cabe duda de que en los casos de responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de tránsito con concurrencia de actividades peligrosas, el criterio de imputación está consagrado en el artículo 2356 del Código Civil y, en consecuencia, para la prosperidad de las pretensiones resarcitorias es carga de la víctima demandante acreditar el daño acontecido como consecuencia del ejercicio de una actividad peligrosa del agente demandado, mientras que, es tarea del dañador, en procura de su absolución, demostrar alguna causa extraña.

La culpa es un elemento que tradicionalmente la doctrina ha excluido de la controversia en este tipo de asuntos, en los que, como se indicó, la atención se debe concentrar en el análisis de incidencia causal, que determina la responsabilidad del agente, su absolución o la contribución de agente y víctima con consecuencias indemnizatorias.

En suma, se absuelve el primer cuestionamiento propuesto en el sentido de que no prospera la apelación por tal aspecto, pues la decisión impugnada estableció y resolvió el caso bajo el régimen de responsabilidad aplicable.

5.2 Análisis de causalidad.

En el asunto bajo estudio no hay discusión en cuanto a la demostración de los siguientes presupuestos axiológicos de la acción instaurada: i) el daño, consistente en las lesiones padecidas por Gabriel de Jesús Valencia Acevedo con ocasión del accidente de tránsito acontecido el 29 de noviembre de 2018, las cuales se encuentran descritas en la historia clínica allegada y en las incapacidades²¹ y; ii) la

²¹ Archivo 02, pág. 55 a 201 y archivo digital 37 "RelacionDelIncapacidades..."

confluencia de actividades peligrosas, consistentes en la conducción del vehículo campero de placa RIZ-701 por parte de la demandada Luz Aleyda Gómez Buitrago y la de la motocicleta de placa EMZ-70D, conducida por el demandante Gabriel de Jesús Valencia Acevedo.

En consecuencia, corresponde analizar las conductas de los conductores en procura de establecer si acaso ambas fueron adecuadas o cuál de ellas fue determinante del accidente de tránsito y, por tanto, si había lugar a responsabilizar a la demandada y condenarla al pago de la indemnización reducida en virtud de la incidencia del conductor demandante, como se decidió en primera instancia, o si hay lugar a la exoneración de responsabilidad por el hecho exclusivo de la víctima, como se reclama en alzada. Para el efecto se seguirá el método propuesto por la Corte, esto es, el análisis fáctico, jurídico y de regularidad causal.

El recaudo probatorio que sirve a dicho propósito está conformado por el trámite contravencional adelantado por la autoridad de tránsito (versiones de las partes²², informe técnico de accidente de Tránsito IPAT N° A000918623-0²³, croquis²⁴ y la resolución administrativa que definió el asunto²⁵), el interrogatorio de las partes en este proceso²⁶ y el concepto técnico de Carlos Alberto Correa²⁷.

Del IPAT se aprecia que el 29 de noviembre de 2018 a las 16:00 horas, aconteció una colisión en la intersección entre la Carrera 80 y la Calle 33AA, Barrio Laureles de Medellín (Antioquia), donde se encontraron la motocicleta particular de placas EMH70D, conducida por Gabriel de Jesús Valencia Acevedo y el vehículo particular (campero) de placas RIZ 701, conducido por Luz Aleyda Gómez Buitrago.

²² Ver archivo 02, pág. 203-211

²³ Archivo 02, págs 53, 54 y 262 (está disperso)

²⁴ Archivo 02, pág. 54

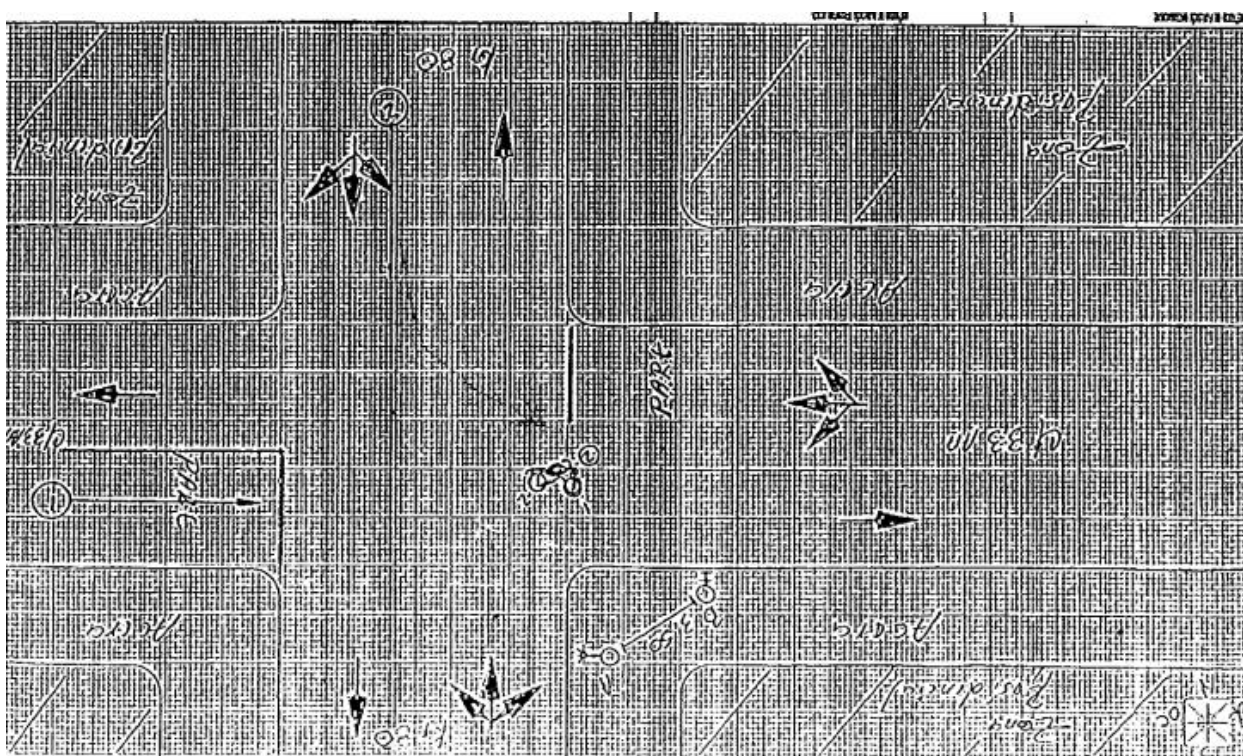
²⁵ Archivo 02, pág. 206-2011

²⁶ Archivo 48 a partir del min. 24:09 Gabriel Valencia; min 38:50 Luz Adriana Ríos Parra; min. 52:41 Luz Aleyda Gómez Buitrago.

²⁷ Ver archivo 51, minuto 9:29.

El croquis y la declaración de las partes ilustran el lugar de la colisión²⁸ y el funcionamiento del tránsito vehicular en el sitio para el momento de su ocurrencia. Obsérvese que se trata de una intersección²⁹ en la que las vías confluyentes se caracterizan porque la carrera se extiende en sentido norte sur, mientras que la calle lo hace de oriente a occidente y ambas vías son de una sola calzada³⁰ con dos carriles³¹ en sentidos contrarios, además, en la bocacalle³² la calle 33AA tiene señal de pare en ambos sentidos mientras que la carrera 80 no lo tiene en ninguno.

Atendiendo los puntos cardinales, esta sería la posición del lugar y la ilustración del sitio del choque, según croquis:



Esta descripción **fáctica** del lugar, permite identificar las normas de tránsito aplicables a la conducción vehicular en el sitio en donde ocurrió la colisión, todas tomadas del Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT).

Así, el análisis **jurídico** para el momento del accidente se concreta en que, por tratarse de una intersección de vías de una sola calzada con dos carriles en sentido contrario: i) todos los conductores de vehículos que circularan por allí debían

²⁸ Según el artículo 2 del CNTT: "ARTÍCULO 2º. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: ...

Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo."

²⁹ Ibidem "Cruce e intersección: Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran."

³⁰ Ibidem "Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos."

³¹ Ibidem "Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos."

³² Ibidem "Bocacalle: Embocadura de una calle en una intersección."

hacerlo por el carril de su derecha, respetando las líneas de demarcación, conforme lo disponen los artículos 60³³, 68³⁴ y 96³⁵; ii) a todos los conductores de vehículos que circularan por el lugar les estaba prohibido adelantar a otros vehículos en virtud de que se trata de una intersección, según el artículo 73³⁶ y; iii) en atención a la señalización de PARE existente, los vehículos que transitaran por la calle 33 AA debían detener completamente su vehículo al llegar al cruce y tomar las precauciones del caso para iniciar la marcha cuando les correspondiera, en atención a lo reglado en el artículo 66³⁷, pues en virtud de la referida señal, en ese sitio la carrera 80 tiene prelación³⁸ respecto de la calle 33 AA.

La descripción fáctica y el análisis jurídico que anteceden, permite construir el **criterio de regularidad causal**, pues en ese nivel de abstracción, se debe indagar por la probabilidad de que dos vehículos que confluyan en la intersección de la carrera 80 con la calle 33AA de Medellín terminen colisionando.

Las siguientes serían algunas de las hipótesis plausibles: i) si los vehículos son conducidos por el carril que les corresponde (derecha), se abstienen de adelantar y respetan la prelación vial, entonces no tienen porqué colisionar, es decir la probabilidad de que choquen es nula; ii) si los vehículos son conducidos por el carril que les corresponde (derecha), se abstienen de adelantar, pero el que se desplaza por la calle 33 AA desatiende la prelación vial y no se detiene ante la señal de PARE, es altamente probable que colisionen porque, el que circula por la carrera 80 está respaldado en la regla de tránsito para confiar en que puede continuar su camino sin detenerse y entonces coincidirá en tiempo y lugar con el desobediente, en tal caso la incidencia causal será atribuible al conductor que irrespetó la prelación; iii) si los vehículos son conducidos por el carril que les corresponde (derecha), pero el que circula por la carrera 80 desatiende la prohibición de

³³ "ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos; deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce."

³⁴ "ARTÍCULO 68. UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

...

Vías de doble sentido de tránsito.

De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva."

³⁵ "ARTÍCULO 96. NORMAS ESPECÍFICAS PARA MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

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

³⁶ "ARTÍCULO 73. PROHIBICIONES ESPECIALES PARA ADELANTAR OTRO VEHÍCULO. No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos:

En intersecciones ..."

³⁷ "ARTÍCULO 66. GIROS EN CRUCE DE INTERSECCIÓN. El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda."

³⁸ Según el artículo 2 del CNTT: "Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos."

adelantar y el que se moviliza por la calle 33AA desatiende la prelación vial, entonces también será muy probable que se encuentren y colisionen y en tal caso la incidencia en el choque proviene de la conducta de ambos conductores, por lo que sería atribuible a los dos y; iv) si los vehículos son conducidos por el carril que les corresponde (derecha), pero el que circula por la carrera 80 desatiende la prohibición de adelantar, mientras que el que se moviliza por la calle 33AA obedece la prelación vial, se detiene y solo inicia la marcha cuando le corresponde, entonces también será muy probable que se choquen, pero en este caso la incidencia causal será atribuible al conductor que irrespetó la prohibición de adelantar, pues el que transita por la calle 33AA tiene apoyo en la regla de tránsito para confiar en que habiendo tomado las precauciones del caso, puede culminar el cruce y continuar su camino.

En suma, el análisis de incidencia causal, permite concluir que en el primer caso descrito es predecible que los vehículos no colisionen, mientras que en las otras tres hipótesis es probable que así sea, pero en cada una de ellas la incidencia en el choque será distinta, en la segunda sería atribuible al conductor que desatendió la prelación, en la tercera sería atribuible a ambos conductores por desobedecer la prelación y la prohibición de sobrepaso y en la cuarta sería atribuible solamente al conductor que violó la prohibición de adelantamiento.

En el marco descrito, corresponde analizar las circunstancias concretas en las que aconteció la colisión que es objeto del proceso y, para establecer tal devenir fáctico considera la Sala que resulta insuficiente la decisión del trámite contravencional porque, aunque proviene de la autoridad de tránsito, lo cierto es que la decisión administrativa por su objeto y naturaleza no es vinculante para la decisión judicial y se aprecia que los medios de convicción en los que se fundamentó fueron exiguos para comprender lo acontecido, se limitó a resolver con las escuetas descripciones de los conductores, sin indagarlos detalladamente por las circunstancias de tiempo, modo y lugar, así como por la secuencia causal, sin confrontar sus afirmaciones en pro de una explicación verosímil de la colisión y, por lo mismo, su análisis probatorio fue escaso y no arrojó claridad en cuanto al comportamiento de los pilotos.

Para el Tribunal, tienen mayor peso demostrativo las versiones contrastadas de los conductores entre el trámite contravencional y el proceso judicial, confrontadas con el croquis y la descripción de los daños materiales que sufrieron los vehículos según

el IPAT, en concordancia con el concepto técnico de Carlos Alberto Correa, pues analizados en conjunto permiten construir la hipótesis razonada de lo acontecido.

Desde el 19 de febrero de 2019, fecha de la audiencia del trámite contravencional, la demandada relató que *“venía bajando por la calle 34 cuando llegue a la 80 hay que hacer el pare porque vienen carros, había un trancón, entonces los carros ahí en la esquina dejaron el espacio para el que necesitara pasar, fui pasando mirando para el lao (sic) izquierdo que era donde estaba la cola de carros, ya me fije en el lado derecho y ahí sentí el choque. Como que Gabriel invadió el carril izquierdo por la congestión”* y cuando se le preguntó acerca de la causa del accidente dijo *“lo más seguro es que porque el señor venía por el carril que no era y yo no lo ví”*.

Esa misma versión fue consistentemente sostenida el 15 de diciembre de 2021 durante el interrogatorio de parte, momento en el que la demandada describió su conducta con gestos y palabras al relatar en múltiples oportunidades que al llegar al cruce hizo el pare y observó que había congestión por la carrera 80 en sentido norte sur, los vehículos habían dejado el espacio para pasar, por lo que miró inicialmente a la izquierda, por donde deberían venir los vehículos del primer carril, le dieron paso y por eso miró al lado derecho que era por donde debían venir los carros del siguiente carril, momento en el cual sintió el golpe con el demandante por el otro costado sin alcanzar a observarlo³⁹ y, ante las preguntas formuladas por el juez para corroborar su versión, se sostuvo de manera coherente: *“doña Aleyda ¿Usted alcanzó a ver la motocicleta del señor Gabriel antes del accidente? No doctor, porque cuando yo miré no vi que viniera nadie, yo iba pasando, yo hice el pare, los carros me dieron el paso, yo fui pasando hasta muy despacio, mire por un lado y no lo vi a él”*⁴⁰ y, más adelante *“una señora me hizo [“seña”] con la mano de que pasara, fui pasando, mire al lado izquierdo, no vi nada, ya me concentré a ver el lado derecho... cuando siento que Gabriel me choca a un costado del carro”* relato que reiteró varias veces en la misma diligencia⁴¹.

La versión de la demandada cobra mayor valor demostrativo al ser cotejada con el relato del conductor demandante, quien durante el trámite contravencional coincidió con ella en aspectos fundamentales: en cuanto a que el carril por el que se desplazaba el motociclista estaba congestionado, por lo que había una cola que venía desde muy atrás, que solo vio a la demandada justo al momento del choque,

³⁹ Archivo 48 min: 54:00

⁴⁰ Archivo 48 min: 54:04

⁴¹ Ibidem min: 1:13:13; min1:26:00 y min1:34:08

por lo que logró voltear para no darse de frente y solamente la vio cuando ella miró para el lado derecho, obsérvese⁴²:

PREGUNTADO: CONSIDERA tener algún tipo de responsabilidad en el incidente **CONTESTO NO PREGUNTADO** Libre de juramento, como lo seguirá haciendo en el curso de la diligencia, sírvase hacer un relato pormenorizado de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos. **CONTESTO:** iba por mi carril derecho, iba despacio, cuando ya antes de llegar a donde estaba el pare yo no vi la señora cuando me salió, cuando ya la vi logre medio voltear la moto para no darme de frente **PREGUNTADO** cual es la placa del vehículo que conduce **CONTESTO:** EMH-70D **PREGUNTADO** el vehículo se encuentra asegurado **CONTESTO:** no **PREGUNTADO** cual considera que pudo ser la causa del hecho **CONTESTO:** que ella invadió el carril, porque ella en ese momento miro solamente para el

lado derecho **PREGUNTADO:** está de acuerdo con el croquis que se le pone de presente **CONTESTO** si **PREGUNTADO:** manifieste al Despacho si considera haber violado alguna norma que diera origen a la colisión o accidente. **CONTESTO:** no **PREGUNTADO** cómo era el flujo vehicular para el momento sobre la carrera 80 **CONTESTO** había mucho carro al lado derecho, al lado izquierdo no había **PREGUNTADO** en que parte del carril transitaba usted **CONTESTO** no, iba centrado en el lado derecho **PREGUNTADO** adelante, atrás o las lados de su vehículo se encontraban más vehículos **CONTESTO** yo no me acuerdo **PREGUNTADO** se encontraba realizando alguna maniobra de adelantamiento para el momento de la colisión **CONTESTO** no, yo iba por mi carril **PREGUNTADO** a qué velocidad aproximada transitaba **CONTESTO** despacio, es una zona residencial y tiene que andar uno a 30 **PREGUNTADO** ante la existencia de "muchos carros" en la carrera 80 se detuvo en algún momento a causa de la congestión **CONTESTO** no, de la cola venía muy atrás, veníamos moviendo muy despacio cuando la señora salió de la nada **PREGUNTADO** quien impacto a quien **CONTESTO** ya cuando la vi fue que nos dimos los dos **PREGUNTADO** algún testigo de los hechos **CONTESTO** no.

Esas mismas coincidencias fueron reiteradas por el actor al momento de rendir su interrogatorio ante el Juez, pero hubo un elemento adicional que resulta **decisivo** en este caso y es que el demandado se contradijo en cuanto a su trayectoria, pues contrariamente a lo manifestado ante la autoridad de tránsito, ante el Juez confesó que se desplazaba por el carril izquierdo de la carrera 80 y tal aspecto fue verificado por el *a quo*, quien frente a la respuesta le formuló otras dos preguntas para corroborar tal posición⁴³: "[Juez] Díganos ¿Usted por cuál carril transitaba? [Demandante] Por el lado izquierdo, por donde van todos los carros, yo llevaba mi vía. [Juez] El lado izquierdo. ¿Cuántos carriles tiene la carrera 80?" [Demandante] Esa calle tiene sino dos, derecho, izquierdo. [Juez] ¿Y usted iba por el izquierdo? [Demandante] Iba por el izquierdo así derecho (señaló con la mano)"

Tal confesión explica el motivo por el cual el actor manifestó que no vio a la demandada sino justo antes de la colisión, motivo por el cual tampoco observó que al campero le hubiesen dado vía y explica que su maniobra no alcanzara para

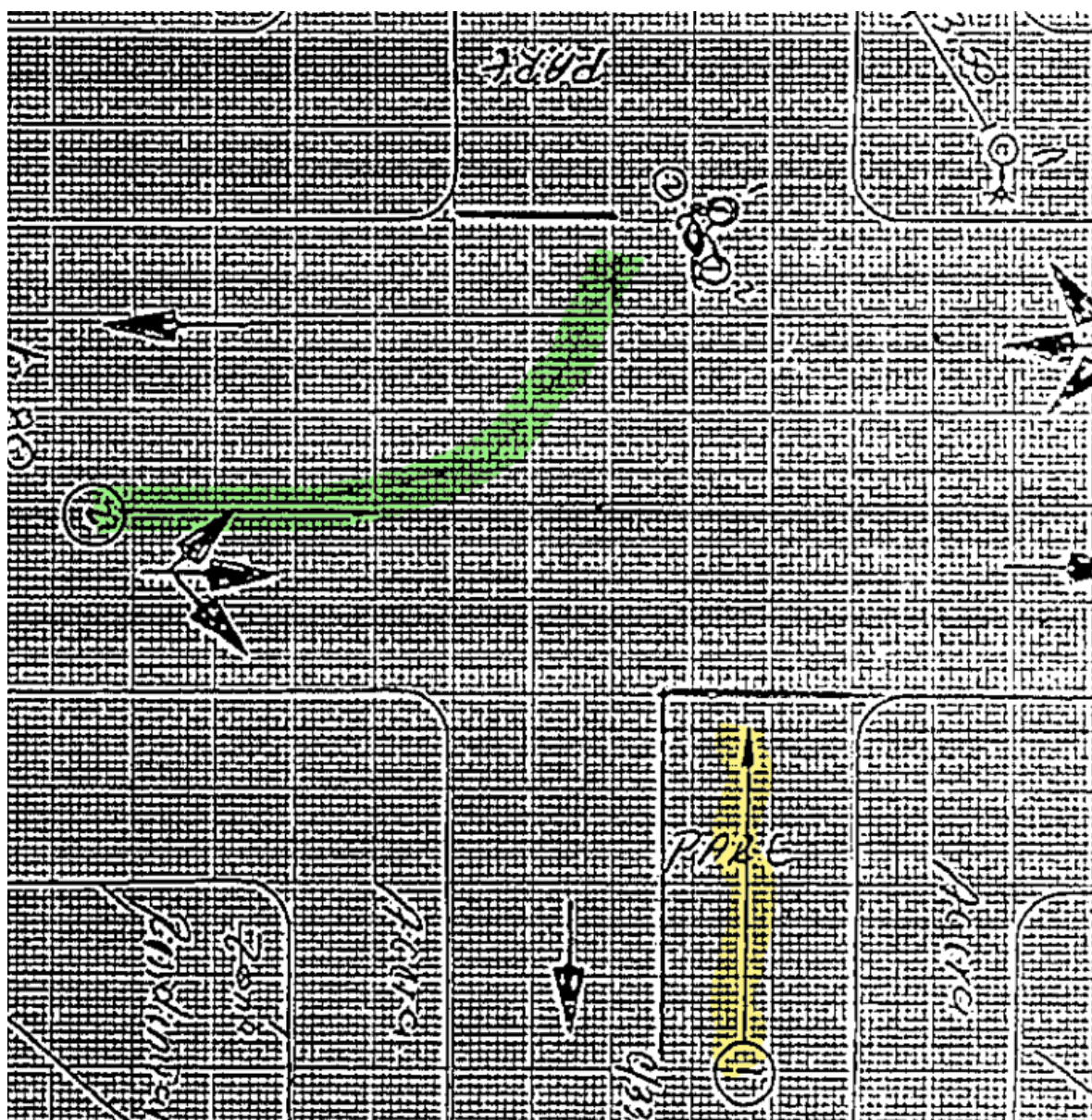
⁴² Archivo 02, pág. 204 y 205.

⁴³ Archivo 48 min: 25:30

impedir el choque, pues se desplazaba por el carril izquierdo, que no le correspondía, más no por el derecho por el que había congestión, los vehículos transitaban en fila y lentamente, según su propia versión.

Tal secuencia causal fue corroborada con el concepto técnico de Carlos Alberto Correa, instructor experimentado en la materia quien ratificó que la conducta en la conducción por parte de la demandada fue correcta y que la causa de la colisión se debió a que el motociclista iba en sentido contrario (contravía), maniobra que no podía realizar en el lugar.

El relato de la demandada y la confesión del demandante explican lo diagramado en el croquis y los daños materiales reportados en el IPAT, del que se resaltan con color las trayectorias de los vehículos involucrados:



Apréciase cómo la flecha curva indica la trayectoria del motociclista y se ubica muy próxima al carril de la carrera 80 sentido sur - norte, cuando está claro que el desplazamiento de dicho vehículo era en sentido norte - sur, evidenciando que el demandante no transitaba por su respectivo carril ni dentro de las líneas de demarcación o, si lo hacía, entonces por su posición venía adelantando, pues como el mismo lo reconoció, en el lugar había "taco", luego los vehículos iban en fila.

En el mismo sentido, la descripción de los daños materiales demuestra que el choque entre los vehículos fue lateral para la motocicleta y frontal para el campero, lo que indica que el campero no obstruyó el carril por el que debía circular la moto, pues en tal circunstancia la colisión hubiera sido frontal, sino que fue la moto la que se interpuso en la trayectoria del campero y ello también lo demuestra la posición final de la misma que quedó precisamente ubicada en el carril por el que se desplazaba el campero.

PROPIETARIO		APPELLIDOS Y NOMBRES		DICC		IDENTIFICACION PSE	
SEÑAL CONDUCTOR		W7 Adriana Pios		C.C. 43 670 425			
8.1. CLASE VEHICULO <input type="checkbox"/> AUTOMOVIL <input type="checkbox"/> BUS <input type="checkbox"/> TURBETA <input type="checkbox"/> CAMION <input type="checkbox"/> CAMIONETA <input type="checkbox"/> CAMPERO <input type="checkbox"/> MICROBUS <input type="checkbox"/> TRACTOCAMION <input type="checkbox"/> VOLICUETA <input type="checkbox"/> MOTOCICLETA <input type="checkbox"/> TRANVA		8.2. CLASE SERVIDO <input type="checkbox"/> OFICIAL <input type="checkbox"/> PUBLICO <input type="checkbox"/> PARTICULAR <input type="checkbox"/> DINAMICO <input type="checkbox"/> 8.3. MODALIDAD DE TRANS. <input type="checkbox"/> SECTO <input type="checkbox"/> CARGA <input type="checkbox"/> EXTRA DIMENSIONADA <input type="checkbox"/> EXTRA PESADA <input type="checkbox"/> MERCANCIA PELIGROSA - CLASE DE MERCANCIA		PASAJEROS <input type="checkbox"/> COLECTIVO <input type="checkbox"/> INDIVIDUAL <input type="checkbox"/> MASIVO <input type="checkbox"/> ESPECIAL TURISMO <input type="checkbox"/> ESPECIAL ESCOLAR <input type="checkbox"/> ESPECIAL ASALARIADO <input type="checkbox"/> ESPECIAL OCASIONAL <input type="checkbox"/> 8.4. TIPO DE ACCESORIOS <input type="checkbox"/> NACIONAL <input type="checkbox"/> MUNICIPAL		8.5. DESCRIPCION DAÑOS MATERIALES DEL VEHICULO direcciona / delant 129 Colapso 129, 6 bomo delant tapa lateral derecha. mo. pl.	
8.7. FALLAS EN: <input type="checkbox"/> FRENSO <input type="checkbox"/> DIRECCION <input type="checkbox"/> LUCES <input type="checkbox"/> BOCINA <input type="checkbox"/> LLANTAS <input type="checkbox"/> SUSPENSION <input type="checkbox"/> OTRA							
8.8. LUGAR DE IMPACTO: <input type="checkbox"/> FRONTAL <input checked="" type="checkbox"/> LATERAL <input type="checkbox"/> POSTERIOR <input type="checkbox"/> INFERIOR <input type="checkbox"/> SUPERIOR <input type="checkbox"/> OTRA							

8.1. CLASE VEHICULO <input type="checkbox"/> AUTOMOVIL <input type="checkbox"/> BUS <input type="checkbox"/> TURBETA <input type="checkbox"/> CAMION <input type="checkbox"/> CAMIONETA <input type="checkbox"/> CAMPERO <input type="checkbox"/> MICROBUS <input type="checkbox"/> TRACTOCAMION <input type="checkbox"/> VOLICUETA <input type="checkbox"/> MOTOCICLETA <input type="checkbox"/> TRANVA		8.2. CLASE SERVIDO <input type="checkbox"/> OFICIAL <input type="checkbox"/> PUBLICO <input type="checkbox"/> PARTICULAR <input type="checkbox"/> DINAMICO <input type="checkbox"/> 8.3. MODALIDAD DE TRANS. <input type="checkbox"/> SECTO <input type="checkbox"/> CARGA <input type="checkbox"/> EXTRA DIMENSIONADA <input type="checkbox"/> EXTRA PESADA <input type="checkbox"/> MERCANCIA PELIGROSA - CLASE DE MERCANCIA		PASAJEROS <input type="checkbox"/> COLECTIVO <input type="checkbox"/> INDIVIDUAL <input type="checkbox"/> MASIVO <input type="checkbox"/> ESPECIAL TURISMO <input type="checkbox"/> ESPECIAL ESCOLAR <input type="checkbox"/> ESPECIAL ASALARIADO <input type="checkbox"/> ESPECIAL OCASIONAL <input type="checkbox"/> 8.4. TIPO DE ACCESORIOS <input type="checkbox"/> NACIONAL <input type="checkbox"/> MUNICIPAL		8.5. DESCRIPCION DAÑOS MATERIALES DEL VEHICULO Bumper delant, 6 polvo derecha faro 129, plua. Radiador.	
8.7. FALLAS EN: <input type="checkbox"/> FRENSO <input type="checkbox"/> DIRECCION <input type="checkbox"/> LUCES <input type="checkbox"/> BOCINA <input type="checkbox"/> LLANTAS <input type="checkbox"/> SUSPENSION <input type="checkbox"/> OTRA							
8.8. LUGAR DE IMPACTO: <input checked="" type="checkbox"/> FRONTAL <input type="checkbox"/> LATERAL <input type="checkbox"/> POSTERIOR <input type="checkbox"/> INFERIOR <input type="checkbox"/> SUPERIOR <input type="checkbox"/> OTRA							

Retomando el análisis fáctico, jurídico y de regularidad causal expuesto, se puede concluir que en una vía donde la calzada se compone de dos carriles con doble sentido, se debe transitar por uno solo de ellos y se puede adelantar con precaución, pero extremando medidas de cuidado para disminuir al máximo los riesgos y evitar situaciones de peligro para los demás conductores viales, pero

cuando dichas vías se unen por medio de una intersección, el aludido adelantamiento está prohibido.

Teniendo en cuenta la descripción fáctica del lugar de los acontecimientos y las normas que regulan el tránsito conforme a sus características y señales, la manera de conducir en esa zona era la siguiente: quien se desplaza en el sentido norte - sur de la carrera 80 debe conducir por el carril derecho y tiene prelación y, quien se desplaza por la calle 33AA en sentido occidente - oriente debe conducir por el carril derecho, pero al existir señal de PARE debe detenerse y solo puede avanzar, cuando le corresponda, es decir, en el momento en que haya verificado que lo puede hacer. Ambos vehículos tienen prohibido adelantar porque existe una intersección.

Entonces, en el caso en concreto, la señora Luz Aleyda Gómez debía desplazarse por el carril derecho de la carrera 33AA, detenerse y esperar el momento preciso para hacer el cruce de la carrera 80, previa verificación que, conforme a la vía, consistía en lo siguiente: primero debía mirar al lado izquierdo sentido norte - sur de la carrera 80 pues ese es el sentido del primer carril de dicha vía, de tal forma que solo podía avanzar cuando constatará que podía atravesar dicho carril y, luego, debía efectuar el mismo ejercicio pero al lado derecho, para verificar la posibilidad de atravesar el siguiente carril que va en sentido sur-norte y, de esta forma, culminar el cruce.

Conforme a las pruebas referidas, se tiene probado que Luz Aleyda Gómez se desplazaba por la carrera 33AA en sentido occidente – oriente, carril derecho, vía marcada con señal de PARE antes de llegar a la intersección con la carrera 80 y, simultáneamente, Gabriel de Jesús Valencia Acevedo transitaba por la carrera 80, sentido norte - sur, por el carril izquierdo, adelantando a los vehículos que transitaban lentamente por el carril derecho de dicha vía debido a congestión.

Se constató que en dicho cruce la demandada se detuvo, miró al lado izquierdo para verificar que pudiese atravesar el primer carril de la carrera 80 (norte – sur), le dieron vía y, en consecuencia, miró al lado derecho para verificar que pudiese atravesar el siguiente carril que va en sentido contrario, momento en el cual colisionaron los dos vehículos sufriendo daños laterales la motocicleta y frontales el campero y, principalmente, lesiones el motociclista.

Conforme a la manera en que se debía conducir en el sitio, se puede afirmar que para la demandada no era previsible ni resistible que un vehículo adelantara en la intersección, motivo por el cual su conducta de verificación sucesiva izquierda derecha fue acorde a la precaución debida para efectuar el cruce.

La afirmación de la demandada en el sentido de haber efectuado el PARE se considera verídica porque no se fundamenta en su sola versión, sino que son las circunstancias del contexto, reconocidas por ambos conductores, las que le permiten inferir a la Sala que tal conducta fue cierta, pues si los pilotos coincidieron en la congestión vehicular existente en el carril norte – sur de la carrera 80⁴⁴, entonces no era posible atravesar ese carril de no haber sido porque se cedió el paso, de lo contrario, lo que hubiera encontrado la demandada en el lugar era una barrera vehicular y, a ello se suma que su relato fue claro, preciso, descriptivo e incluso gestual acerca de cómo se le concedió la venia para atravesar el carril, mientras que el demandante, además de reconocer su falta por circular por donde no debía, confesó que no pudo observar el momento en que se le concedió el paso a la demandada y que solo la vio justo al momento de chocar con ella, versión que coincide con su desplazamiento indebido por el carril contrario al sentido en el que se trasladaba.

En tal sentido, la demandante no demostró la incidencia de la demandante en la colisión por desatención de la prelación en la vía, por el contrario, se demostró con certeza que fue la conducta del motociclista la causa del daño en su humanidad.

En respaldo de esta conclusión, se incorporaron al expediente las impresiones de la consulta de la licencia de conducción del demandante en el RUNT⁴⁵, según la cual “NO TIENE LICENCIA” y, la consulta de infracciones en el SIMIT⁴⁶ que arroja multiplicidad de registros, entre los que destacan no haber obtenido la licencia de conducción correspondiente (2001), guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente (2004) y conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción (2006 y 2017).

Conforme al CNTT (artículos 2⁴⁷ y 17 a 19), no todas las personas están habilitadas para conducir vehículos en nuestro territorio, para ello se requiere idoneidad

⁴⁴ La demandada dijo que había trancón y el demandante que había taco.

⁴⁵ Archivo 53 PruebasAudiencia14EneroAccidenteDemandada.rar, archivo WhatsApp Image 2022-01-14 at 2.12.53 PM.jpeg

⁴⁶ Ibidem WhatsApp Image 2022-01-14 at 2.15.23 PM.jpeg

⁴⁷ “Licencia de conducción: Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.”

acreditada por una autoridad competente, previa verificación de la aprobación de exámenes teóricos y prácticos de conducción, certificado de aptitud para conducir y certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz, todos expedidos por instituciones especializadas en la materia. En consecuencia, la ausencia de licencia de conducción es elemento que respalda el análisis de la secuencia causal en un accidente de tránsito, pues explica razonablemente la conducta del piloto en la vía.

En ese orden, encuentra la Sala acreditado que la causa adecuada y determinante de las lesiones sufridas por Gabriel Valencia la provocó su propia conducta al realizar maniobra de adelantamiento en la intersección, la que se erige como la única explicación razonable de la colisión. Las condiciones fácticas del lugar de la colisión y las pautas jurídicas que determinan la manera de conducir en el sitio, permiten concluir que fue la acción del conductor de la motocicleta la relevante para su lesión y, por tanto, exonerar a la demandada.

6. SÍNTESIS Y CONCLUSIÓN.

La responsabilidad extracontractual por actividades peligrosas concurrentes se rige por el artículo 2356 del Código Civil, para cuya procedencia el demandante debe demostrar el daño ocasionado por el agente en ejercicio de la actividad peligrosa, mientras que el demandado que pretende eximirse de ella debe probar una causa extraña que rompa dicho nexo, entre ellas el hecho exclusivo de la víctima.

En este caso se demostró que, pese a que la integridad personal del demandante fue lesionada con ocasión de la colisión entre la motocicleta que aquel conducía y el vehículo que maniobraba la demandada, la incidencia causal del choque es atribuible con exclusividad al demandante por haber desatendido la prohibición de adelantamiento en el cruce en donde ello aconteció, lo que configura hecho exclusivo de la víctima y exime de responsabilidad a la demandada.

En tal sentido, se revocará la sentencia impugnada, para en su lugar declarar como probada dicha excepción y desestimar la totalidad de las pretensiones, sin condena en costas en virtud del amparo de pobreza de la parte activa (art. 154 del CGP).

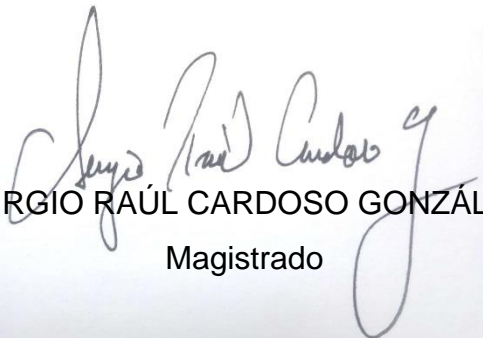
En mérito de lo expuesto, el TRIBUNAL SUPERIOR DE MEDELLÍN SALA PRIMERA DE DECISIÓN CIVIL, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley;

7. RESUELVE.


PRIMERO: REVOCAR la sentencia proferida en primera instancia dentro del proceso de la referencia. En su lugar, DECLARAR probada la excepción culpa exclusiva de la víctima y, por tanto, DESESTIMAR la totalidad de las pretensiones.

SEGUNDO: Sin condena en costas en esta instancia.


NOTIFÍQUESE



SERGIO RAÚL CARDOSO GONZÁLEZ
Magistrado



MARTÍN AGUDELO RAMÍREZ
Magistrado



JOSÉ OMAR BOHÓRQUEZ VIDUEÑAS
Magistrado