

SENTENCIA No. 033

76001-31-03-002-2010-00167-00

JUZGADO CUARTO CIVIL DEL CIRCUITO

Santiago de Cali, treinta y uno (31) de enero de dos mil veinticuatro (2024)

I.- OBJETO DEL PRONUNCIAMIENTO

Procede el Despacho a dictar sentencia de primera instancia dentro del proceso ORDINARIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL adelantada por la señora **MARTHA EUGENIA TORRES PRADO** (cónyuge del occiso), actuando en su nombre y en representación del menor JUAN DAVID MELO TORRES, el señor JEISON HAMIR MELO TORRES y la señora STHEFANIA MELO TORRES (hijos del occiso), los señores **MARIA ROSALBA OCAMPO** (madre del occiso), **JOSE ADULCARIN MELO BLANDO, JACKELINE MELO BLANDON, LUZ ALBA MELO BLANDON y MARTHA MAYERLI MELO BLANDON** (hermanos del occiso), en contra del señor **CARLOS ARTURO HOYOS PEREZ y la sociedad SEGUROS DEL ESTADO S.A.**, en el que se pretende se declaren a los demandados civil y solidariamente responsables por la muerte del señor EDIRYEN MELO BLANDON, en el accidente de tránsito ocurrido el 5 de abril de 2009, en la carrera 7 con calle 7, esquina del municipio de Ginebra – Valle, quien se desplazaba en su motocicleta de placas FNF-13 A, en compañía de su hijo JUAN DAVID MELO TORRES, cuando fueron colisionados por el vehículo de placas NAT-609, conducido por el señor CARLOS ARTURO HOYOS PEREZ. Como consecuencia de la anterior declaración, solicitan se condene a los demandados a pagar el valor de la indemnización que corresponde por los perjuicios del orden material y moral.

II.- TRAMITE PROCESAL

La demanda inicialmente fue avocada por el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Cali y por reunir los requisitos legales fue admitida mediante auto No. 856 del 24 de mayo de 2010 (folio 65); la demandada COMPAÑÍA DE SEGUROS DEL ESTADO S.A. se encuentra notificada mediante aviso desde el 22 de septiembre de 2010 (folio 75), contestó la demanda oportunamente (folios 76 – 85), el demandado señor HECTOR YESID GONZALEZ se encuentra notificado personalmente desde el 22 de febrero de 2012 (folio 97), contestó la demanda oportunamente (folios 102 – 107), las excepciones propuestas por la parte demandada se descorrió por la parte demandante (folios 116 – 124), se fijó hora y fecha para la audiencia de conciliación, saneamiento, decisión de excepciones previas y fijación del litigio, mediante Auto

del 11 de diciembre de 2013 (folio 125), se aceptó la reforma a la demanda mediante proveído del 5 de mayo de 2014 (folio 152), de las excepciones de mérito propuestas por la parte demandada se le corrió traslado a la parte demandante por auto del 9 de junio de 2014 (folio 176), en audiencia celebrada el 23 de abril de 2015, se declaró fallida la conciliación se surtió la etapa de saneamiento del proceso, no habiendo excepciones previas que resolver, en cuanto a la fijación del litigio la parte demandante se ratificó en las pretensiones y el extremo pasivo en lo expuesto en la contestación de la demanda (folios 190, 191), mediante proveído del 20 de mayo de 2015, se decretaron las pruebas solicitadas por ambos extremos de la Litis (folios 198 – 200), a través del auto del 4 de agosto de 2017, se avoco conocimiento del presente trámite remitido por el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Cali por pérdida de competencia (folio 346), en audiencia de instrucción y juzgamiento de que trata el artículo 373 del C.G.P, llevada a cabo el 23 de febrero de 2022, se escucharon los alegatos expuestos por cada uno de los apoderados de ambas partes, luego se procedió suspenderla para continuarla el 4 de abril de 2022 (folio 494).

III.- CONTESTACION DE LA DEMANDA

La demandada SEGUROS DEL ESTADO S.A, representada legalmente por el señor MAXIMINO RODRIGUEZ RODRIGUEZ, realizó una enunciación de los hechos relatados por la parte actora que no le consta ninguno de ellos y frente a las pretensiones de la demanda, señala que se opone atendiendo que no están sostenidas en circunstancias probables al igual que carecen de fundamentos de hecho y de derecho, en especial a las declaraciones de pago solidario y propone excepciones de mérito. Lo mismo hace respecto de la reforma de la demanda.

Por su parte, el demandado señor CARLOS ARTURO HOYOS PEREZ, realiza una enunciación de los hechos relatados por la parte actora no le constan uno y niega otros y frente a las pretensiones de la demanda se opone a todas y cada una de ellas por carecer de elementos objetivos en cada uno de los conceptos utilizados pretermitiendo las circunstancias reales que incidieron en los hechos.

IV.- CONSIDERACIONES

Revisada la actuación cumplida se observa que la demanda reúne los requisitos legales, su trámite se ha cumplido con sujeción al rito del proceso ordinario, ante juez competente, y está demostrada la capacidad para ser parte y para comparecer al plenario, tanto por activa como por pasiva.

En cuanto atañe al tipo de responsabilidad civil descrita en la demanda, la misma corresponde a la prevista en el artículo 2356¹ del Código Civil, esto es, la originada por el ejercicio de actividades peligrosas la cual consagra una presunción de responsabilidad que opera en favor de la víctima por el daño causado producto de una labor riesgosa, aspecto que la releva de probar la imprudencia o negligencia en el acaecimiento del accidente².

La concepción de la presunción legal de responsabilidad que dimana del anotado concepto del artículo 2356, es un texto situado en la órbita del riesgo creado, provecho o beneficio, riesgo empresarial, creación o exposición al peligro, o en el ámbito de una forma de responsabilidad objetiva.

La Corte Suprema en sentencia del 14 de marzo de 1938³, fijó los primeros lineamientos jurisprudenciales sobre los cuales hoy se sustenta la "*la teoría de la responsabilidad por actividades peligrosas*", bajo el esquema de una presunción de responsabilidad, la anterior postura fue reiterada por la Corte en sentencias del 31 de mayo y 17 de junio de 1938, 24 de junio de 1942, 31 de agosto de 1954, 14 de febrero de 1955, 27 de febrero de 2009 (rad. 2001-000013-01), y reafirmada el 24 de agosto de 2009 (rad. 2001-01054-01), expresando esta última lo siguiente:

"(...) El fundamento normativo general de la responsabilidad civil por actividades peligrosas, en la constante jurisprudencia de la Sala se ha estructurado en el artículo 2356 del Código Civil, por determinadas actividades de cuyos riesgos y peligros dimana la obligación de reparar los daños con tal que puedan imputarse a la conducta de quien las desarrolla y exista una indisociable secuencia causal entre la actividad y el quebranto. (...).

*El régimen de responsabilidad por las actividades peligrosas es singular y está sujeto a directrices específicas en su etiología, ratio y fundamento. Por su virtual, el fundamento y criterio de imputación de la responsabilidad es el riesgo que el ejercicio de una actividad peligrosa comparta por el peligro potencial e inminente de causar un daño a los bienes e intereses tutelados por el ordenamiento. **La culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas ni para su exoneración; no es menester su demostración, ni tampoco se presume; el damnificado tiene la carga probatoria exclusivamente de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad; y, el autor de la lesión, la del elemento extraño, o sea, la fuerza mayor o caso fortuito, la participación de un tercero o de la víctima que al actuar como causa única o exclusiva del quebranto, desde luego, rompe el nexo causal y determina que no le es causalmente atribuible, esto es, que no es autor.** En contraste, siendo causa concurrente, pervive el deber jurídico de reparar en la medida de*

¹ "(...) Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparada por ésta (...)"

² CSJ SC 14 de abril de 2008: "(...) la culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas, ni para exoneración (...)"

³ G.J.T. XLVI, pag. 211 a 217

su contribución al daño. Desde este punto de vista, tal especie de responsabilidad, por regla general, admite la causa extraña, esto la probanza de un hecho causal ajeno como la fuerza mayor o el caso fortuito, la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, sin perjuicio de las previsiones normativas; por ejemplo, en el transporte aéreo, la fuerza mayor no es susceptible de desvanecerla (art. 1880 del Código de Comercio), más si el hecho exclusivo de un tercero o de la víctima (Cas. Civ. Del 14 de abril de 2008, radicación 2300131030022001-00082-01) (...)

La Corte Suprema pese a reconocer que la responsabilidad por actividades peligrosas se funda en la teoría del riesgo, la cual, *per sé*, excluye el elemento culpa, por cuanto el autor del menoscabo, a efectos de liberarse de resarcirlo, debe limitarse a demostrar el quiebre del nexo causal a través de la ocurrencia de la causa extraña, que respecto de este tipo de lesiones derivadas de un rol peligroso conlleva una "*presunción de culpa*", expresión cimentada bajo la interpretación literal del artículo 2356 del Código Civil, al referirse éste como origen de ese tipo de daño la "*malicia o negligencia*"⁴, o en los casos ejemplificativos en él descritos, los cuales suponen un error en la conducta, no cabe duda en ninguna de las decisiones que recalcaron dicha expresión, en todo caso el demandado debe probar la diligencia y cuidado para poder exonerarse de la obligación de reparar, en dicha disposición siempre ha sido incuestionable la diferencia entre los conceptos de culpa y responsabilidad.

La culpa es el elemento determinante y de hallarse demostrada contribuye a generar responsabilidad únicamente en los sistemas y en los eventos de culpa probada o de responsabilidad subjetiva, que por regla general se aplica, en los casos que se hace necesario estructurar la subjetividad del agente en procura de deducir la respectiva responsabilidad, pero no ocurre lo mismo en el precepto del artículo 2356 del Código Civil. La responsabilidad derivada de la ejecución de labores peligrosas, se ratifica en la teoría del riesgo y no en la culpa, aun cuando frente al autor del daño haya señalado que sobre él reposa una presunción de culpa, siendo en realidad una presunción de responsabilidad, en tanto que para desvirtuarla impone exclusivamente acreditar la causa extraña (hecho de la víctima, o de un tercero, la fuerza mayor o el caso fortuito), más no exige probar que se obró en esmero, prudencia y meticulosamente, aspectos típicos para refutar un error en la conducta (culpabilidad), por lo que la exoneración queda reducida al terreno de la causalidad en el marco del artículo 2356.

En Sentencia SC-5885 del 6 de mayo de 2016, la Corte Suprema sostuvo:

⁴ "(...) Artículo 2356. Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparada por esta. Son especialmente obligadas a esta reparación: 1. El que dispara imprudentemente un arma de fuego, 2. El que remueve las losas de una acequia o cañería, o las descubre en calle o camino, sin las precauciones necesarias para que no caigan los que por allí transiten o de noche. 3. El que, obligado a la construcción o reparación de un acueducto o fuente, que atraviesa un camino, lo tiene en estado de causar daño a los que transitan por el camino (...)"

"(...) cuando el daño se origina en una actividad de las estimadas peligrosas, la jurisprudencia soportada en el artículo 2356 del Código Civil ha adocinado un régimen conceptual y probatorio especial o propio, en el cual la culpa se presume en cabeza del demandado bastándole a la víctima demostrar el hecho intencional o culposos atribuible a éste, el perjuicio padecido y la relación de causalidad entre éste y aquél. **La presunción, bajo ese criterio, no puede ceder sino ante la demostración de una conducta resultante de un caso fortuito, fuerza mayor, o de la ocurrencia de un hecho extraño como la culpa exclusiva de la víctima o culpa de un tercero, con el propósito de favorecer a las víctimas de accidentes en donde el hombre utilizando en sus labores fuerzas de las que no siempre puede ejercer control absoluto, son capaces de romper el equilibrio existente, y como secuela colocan a las personas o a los coasociados bajo el riesgo inminente de recibir lesión (...)**"
(Se subraya)

La misma senda abriga varios fallos de dicha Corporación, la cual en sentencia SC-002 del 12 de enero de 2018, conceptuó:

"(...) Cuando el artículo 2356 exige como requisito estructural el "daño que pueda imputarse a malicia o negligencia", está señalando que no es necesario demostrar la culpa como acto (la incorrección de la conducta por haber actuado con imprudencia), sino simplemente la posibilidad de su imputación. **Luego, como la culpa no es un núcleo sintáctico del enunciado normativo, la consecuencia pragmática de tal exclusión es el rechazo de su prueba en contrario. Por consiguiente, se trata de una presunción iuris et de iure, como se deduce del artículo 66 antes citado, lo que explica que el demandado no pueda eximirse de responsabilidad con la prueba de su diligencia y cuidado.**

De lo anterior se concluye que la responsabilidad por actividades peligrosas tiene que analizarse, por expreso mandato legal, en el nivel de la categorización de la conducta del agente según haya tenido el deber jurídico de evitar la creación del riesgo que dio origen al daño (riesgo + daño); pero no en el ámbito de la mera causación del resultado lesivo como condición suficiente (sólo daño), **pues no se trata de la responsabilidad objetiva que se rige por el criterio del deber absoluto de no causar daños; ni mucho menos en el nivel que exige la demostración de la culpabilidad como requisitos necesario (daño + riesgo), pues no se trata de la responsabilidad bajo el criterio de la infracción de los deberes de prudencia o previsibilidad de los resultados (...)**"(Se resalta).

En todo caso, para la Corte Suprema ha sido inoperante el juicio de negligencia por carencia de relevancia por corresponder el facto de atribución de actividades peligrosas. Para la aceptación de la presunción de responsabilidad como si se tratara de suposición de culpa, implicaría probar primero la conducta antijurídica, el daño, el nexo causal, y posteriormente la imputabilidad como presupuesto para la culpabilidad, revictimizando a la parte afectada con la conducta dañosa, la

obligatoriedad de demostrar en los casos de actividades peligrosas muchos más elementos de los que cotidianamente se requieren en este tipo de responsabilidad, como no se ha exigido demostrar en torno al artículo 2356, el elemento de culpa.

Siendo así, para que el autor del menoscabo sea declarado responsable de su producción tratándose de labores peligrosas, **sólo le compete al agredido acreditar: el hecho o conducta constitutiva de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad entre éste y aquél.**

Por consiguiente, esa presunción no se desvirtúa con la prueba en contrario, argumentando prudencia y diligencia, **sino por tratarse de una presunción de responsabilidad, ha de demostrarse una causal eximente de reparar a la víctima por vía de la causa extraña no imputable al obligado o ajena jurídicamente al agente**, esto es, con hechos positivos de relevante gravedad consisten **en la fuerza mayor, el caso fortuito, causa o hecho exclusivo de la víctima, el hecho o la intervención de un tercero.**

De ahí, que cuando concurren los roles riesgosos en la causación del daño tampoco resulta congruente aludir a la compensación de culpas, sino a la participación concausal o concurrencia de causas. Ello no puede ser de otro modo, por cuanto demostrada la conducta, el comportamiento o la actividad peligrosa como primer elemento, establecido el daño como requisito consecuencial y comprobado el vínculo de causalidad entre la acción y el resultado, **el agente únicamente puede exonerarse demostrando causa extraña**, de manera que no basta justificar ausencia de culpa sino la ruptura del nexo causal para liberarse de la obligación indemnizatoria.

Por tanto, la jurisprudencia de la Corte Suprema, en torno a la responsabilidad civil por actividades peligrosas, ha estado orientada por la necesidad de reaccionar de una manera adecuada "(...) *ante los daños en condiciones de simetría entre el autor y la víctima, procurando una solución normativa, justa y equitativa*". Las anteriores precisiones conceptuales deben ser tenidas en cuenta tratándose de daños causados con vehículos en accidentes de tránsito, por cuanto la conducción de automotores en atención a su naturaleza y en los términos de su propio régimen jurídico contenido en el Código Civil, Código de Comercio y en la Ley 769 de 2002 –Código Nacional de Tránsito Terrestre), se define como una actividad peligrosa.

V. CASO CONCRETO.

En el evento que ocupa la atención del Juzgado, se observa que en el trámite de este proceso, el cual se originó por el accidente de tránsito en hechos ocurridos el 5 de abril de 2009, en la carrera 7 con calle 7 esquina, del municipio de Ginebra – Valle, entre los vehículos motocicleta de placa FNF-13 A, que era conducido por el occiso señor EDIRYEN MELO BLANCO en compañía de su hijo JUAN DAVID MELO TORRES, y el automóvil de placas NAT-609, conducido por el demandado señor CARLOS HOYOS PEREZ, se practicaron varias probanzas, con fundamento en las cuales se pretende establecer la causa probable del accidente.

Respecto de la incidencia de la conducta del demandado en la producción del daño, a efecto de establecer su presunta responsabilidad en el referido accidente, así como la acreditación del nexo causal entre el hecho constitutivo de la actividad peligrosa y el daño, se allegaron las pruebas encaminadas a su demostración.

En efecto, en el libelo introductorio se hace referencia a las circunstancias de tiempo, modo y lugar relacionados con el acontecer del mencionado accidente, debiéndose indicar que en el informe del accidente de tránsito allegado no se estableció cuáles fueron las causas probables del accidente ni se codificó a ninguno de los vehículos en el mismo, como tampoco se estableció el punto de impacto ni la trayectoria de los vehículos, solo estableció la posición final de los mismos. Con las fotografías aportadas, tampoco se puede establecer dichas circunstancias.

Se recaudó la declaración rendida por el intendente de la Policía Nacional señor PABLO EMILIO GARCIA BENITEZ, quien al momento de ser interrogado sobre cuál de los vehículos involucrados en el accidente tenía la prelación, manifestó ***“La motocicleta porque venía sobre la carrera, el vehículo venía por la calle y debería hacer el pare”***, respecto de la señalización en el lugar de los hechos adujo: *“habían pares pintados en el piso y pares en las esquinas sobre la calle, porque la carrera tiene su prelación...”*. En otro de los apartes de su declaración manifestó que atendiendo que los agentes de tránsito de Guacarí que elaboraron el croquis no lo firmaron, en su lugar él lo firmó, como se puede ver a folio 29 del expediente.

En la declaración rendida por el intendente de la Policía Nacional señor PABLO EMILIO GARCIA BENITEZ, presentada por la Fiscalía y la defensa dentro de la investigación penal por el delito de homicidio culposo en contra del señor CARLOS ARTURO HOYOS PEREZ, que hizo parte del acervo del probatorio analizado en la Sentencia de Primera Instancia emitida el 14 de enero de 2016, por el Juzgado Primero Penal del Circuito con Funciones de Conocimiento de Buga – Valle, se extraen los apartes relevantes para la demostración de los hechos: ***“el médico iba por la calle y creyó que iba por una carrera, se pasó el pare iba a velocidad (...) Explica que el conductor del automotor se movilizaba de oriente a***

occidente por la calle y el señor de la motocicleta venía de norte a sur, la moto se movía por la carrera, que es la principal para salir hacia Costa Rica, Cerrito o Guacarí (...) Explicó el testigo las fotografías tomadas en el sitio del accidente, haciendo énfasis en la existencia de un PARE en el suelo pintado sobre el asfalto. (...) Afirma que por el lugar donde se desplazaba el doctor HOYOS había una señal de pare, sino que la gente no la deja ver en la foto, la que aparece en el suelo lo es en sentido contrario al que se desplazaba el acusado".

Dentro de las consideraciones efectuadas por el Juzgado Primero Penal del Circuito de Buga para proferir el mencionado fallo, estableció que *"Si bien es cierto no se introdujo por parte de la Fiscalía General de la Nación un informe de accidente o croquis del mismo, también lo es que se aportaron por parte de un miembro activo de la policía nacional que depuso en el juicio, las fotografías tomadas en el sitio del accidente unos minutos después de la ocurrencia del mismo, y el Subintendente PABLO EMILIO GARCIA BENITEZ **explica claramente la forma como quedaron los vehículos después de la colisión, el desplazamiento vial que estos realizaban, las características de la vía y dejó constancia de la existencia de una señal de pare sobre la calzada de la calle 7ª, por donde se desplazaba el señor HOYOS PEREZ.** Si bien en las fotos aportadas se visualiza claramente la señal de pare existente en sentido contrario al que se desplazaba el acusado, esto sirve para significar que los vehículos que se movilizaban por la calle 7ª, eran los que debían realizar la maniobra de pare y no los que transitaban por la carrera 7ª, siendo esta una vía principal..."*

Por su parte, en el informe rendido por la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de Ginebra mediante misiva del 01 de marzo de 2016, obrante a folios 283 – 285 y 293 – 296, en respuesta al oficio No. 0128 del 28 de enero de 2016, se indicó lo siguiente: *"1. No es posible certificar si existía o no algún tipo de señalización y demarcación vial sobre la carrera 7 con calle 7 esquina, teniendo en cuenta que a la fecha no existe registro, archivo o informe alguno dentro de esta Secretaría que permita establecer con claridad el estado de las mencionadas vías para el año 2009. (...) 2. Ahora bien, se solicitó inspección ocular al Técnico en seguridad vial señor José Antonio Mena Maquillon Agente de Tránsito adscrito a la Alcaldía Municipal, **el cual manifestó que la prelación de la vía la tiene el vehículo que transita por la calle 7, en sentido SUR-NORTE..."***

En uno de los apartes del informe de la inspección ocular se dijo: *"Carrera 7 sentido vial de occidente a oriente. "Es una vía de doble sentido vial. Esta vía de acuerdo con la imagen debería de tener señal reglamentaria de PARE, ya que es una vía que no tiene continuidad de circulación de frente. Se observa que no hay señales de orientación vial, igualmente no hay demarcación en el piso y no cuenta con señales*

verticales". En la calle 7, sentido vial de NORTE- SUR, en la imagen aportada se evidencia "que no existe señal alguna que indique la orientación vial, no hay señal vertical de PARE, no hay demarcación vial, es una vía de doble sentido vial, y de acuerdo a la presentación del cruce esta vía tiene la prelación sobre la carrera séptima. Conforme a lo establecido en la Ley 769 de 2002, en un cruce de vías tiene la prelación el vehículo que se encuentre a la derecha uno del otro. Por lo que, si le aplicamos la secuencia, tiene la prelación el vehículo que transita por la calle SUR-NORTE, de acuerdo a la imagen presentada a continuación". Mediante auto del 21 de septiembre de 2016, se puso en conocimiento de la parte interesada el anterior informe, sin que ninguna de las partes hiciera manifestación al respecto.

En efecto, las afirmaciones contenidas en los hechos del libelo introductorio hacen referencia directa a lo señalado en dichas pruebas, respecto de las circunstancias de tiempo, modo y lugar relacionadas con el acontecer del accidente, más no a la causa imputada a la parte demandada.

Por lo tanto, De las pruebas arrimadas al plenario son insuficientes para dar cabida a las pretensiones, por cuanto se limitan a ofrecer una versión exculpatoria de lo acontecido, queriendo ello decir que aunado a los otros elementos de juicio no la confirman pero tampoco la desvirtúan, teniendo en cuenta que para resolver con acierto si el demandado era o no responsable del siniestro de tránsito, o en su defecto establecer, ya sea el quiebre del nexo causal por la causa extraña, ora la concausalidad, resultaba necesario precisar las causas del impacto, lo cual compelmía repasar el esquema fáctico propicio para la demostración de esa clase de accidentes.

Era indispensable, en consecuencia, estructurar, a través del acervo probatorio practicado y recaudado, la descripción del lugar de la colisión (la anchura o uniformidad de la vía, su estado y señales de tránsito del sector circundante antes y después del sitio de la colisión, el estado del tramo vial), los factores de importancia en el iter del choque (hora, condiciones atmosféricas, características del flujo vial al momento del impacto, campo de visibilidad, la ubicación de los vehículos luego del suceso, así como su examen mecánico, entre ellos, las señales acústicas y luminosas, las condiciones de los neumáticos, huellas de frenado, detritus de vidrios, fango o barniz desprendidos de los automotores por efectos de la colisión), los aspectos atinentes al comportamiento de los involucrados (averiguado mediante las versiones de éstos o mediante testigos presenciales del hecho), y las conclusiones sobre las comprobaciones fácticas acerca de las razones que provocaron el accidente. Todos estos componentes de verificación de las causas del siniestro, no se lograron determinar con los demás elementos probatorios.

Así, en el informe de accidente de tránsito contenido en la planilla No. 0199433, no se indicó cuáles fueron las causas probables del accidente ni se codificó a ninguno de los vehículos, tampoco se estableció el punto de impacto ni su trayectoria, solo determinó la posición final de los mismos, situación que solo acredita un evento concurrente entre dos sujetos, desplegando una actividad peligrosa con lo es la conducción de automotores.

Sin más, el anotado croquis reseñó la descripción del lugar del siniestro, indicando la posición final de los vehículos, se cifró la motocicleta de placa FNF-13A, conducida por el occiso señor EDIRYEN MELO BLANDON y el vehículo de placas NAT-609, conducido por el demandado señor CARLOS ARTURO HOYOS PEREZ, se reseñó la descripción del lugar del siniestro, no obstante, guardó silencio sobre la existencia o no de señales viales antes y después del punto de colisión, evento que hubiera podido inferir indicios sobre la posible violación de alguna norma de tránsito por los involucrados, es decir, establecer si hubo sobrepaso prohibido, o si excedieron o no el límite de velocidad permitido en el tramo del accidente.

Dado que dicho croquis se allegó al plenario en copia ilegible sin que se pueda verificar que se haya consignado la hora de ocurrencia de la colisión, situación que impide conocer en ese momento las características del tráfico, esto es, si presentaba alto o bajo flujo en un sentido o en ambos, condición que determinaría las condiciones de velocidad del tramo vial, tampoco se pudo establecer el campo de visibilidad, pues de haberlo hecho se hubiese corroborado la versión del conductor del automóvil, quien aseveró que antes del choque no vio ningún pare, ni pare aéreo, tampoco había doble señalización, de haberlo hecho habría tomado todas las precauciones, que sin embargo lo hizo, pero que al momento del choque el conductor de la motocicleta venía a exceso de velocidad, además del rodante que estaba estacionado en un costado de la vía, como lo afirmó en la declaración rendida ante la juez que conoció del hecho punible por homicidio culposo.

En cuanto a la ubicación de los vehículos, según el croquis, no se pudo establecer la línea de trayectoria de los mismos antes de la colisión, además que la prueba testimonial rendida por el Subintendente GARCIA BENITEZ, quien indicó que la motocicleta venía sobre la carrera 7ª de norte a sur, el vehículo venía por la calle 7 de oriente a occidente, que éste debió hacer el pare, de acuerdo a la forma como quedaron los vehículos después de la colisión, el desplazamiento vial que estos realizaban, las características de la vía y que dejó constancia de la existencia de una señal de pare sobre la calzada de la calle 7ª, por donde se desplazaba el señor CARLOS ARTURO HOYOS PEREZ, en un todo se contradicen con el contenido del informe rendido por la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de Ginebra mediante misiva del 01 de marzo de 2016, en respuesta al oficio No. 0128 del 28 de

enero de 2016, el cual informó que la prelación de la vía la tiene el vehículo que transita por la calle 7, en sentido SUR-NORTE.

Ahora, en el presente asunto dada la confluencia de labores riesgosas en la producción del daño, hay que decir que desde la perspectiva del régimen jurídico consagrado en el artículo 2356 del Código Civil, no se logra determinar con éxito la incidencia de la actividad desplegada por cada uno de los involucrados en la producción del menoscabo.

La doctrina de la Corte Suprema resolvió el problema de la concurrencia de actividades peligrosas, adoptando diversas teorías como la "*neutralización de presunciones*", "*presunciones recíprocas*", "*asunción del daño por cada cual*", "*relatividad de la peligrosidad*", y a partir de la sentencia del 24 de agosto de 2009, radicación 2001-01054-01, acogió la tesis de la "*intervención causal*", doctrina hoy predominante. Al respecto, señaló:

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

*Más exactamente, el fallador **apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad, y en particular, la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (imputatio iuris) el fundamento jurídico de esta responsabilidad es objetivo y se remite al riesgo o peligro.** (...)*"(Se resalta)

Por lo anterior, la problemática de la concurrencia de actividades peligrosas se resuelve en el campo objetivo de las conductas del lesionado y actor y en la secuencia causal de las mismas en la generación del daño. Tal entendimiento debe hacerse considerando aspectos relevantes sobre la forma en que se generó el daño, como el tipo de rol peligroso como la conducción de automotores, sus particularidades –cómo, cuándo y dónde-, y quién incrementó o disminuyó el riesgo

frente a la actividad como cuando se decide cambiar de carril sin hacer uso de direccionales o cuando se transita en contravía.

Teniendo en cuenta que, en el presente caso ambos conductores desempeñaban una tarea arriesgada, ya que previo a la colisión ambos vehículos se hallaban en marcha, tales actividades en principio no resultan equivalentes o asimétricas por no tener la misma magnitud o idéntica fuerza, por cuanto se trata de un automóvil y una motocicleta, infiriendo razonablemente que el primer rodante despliega mayor grado de peligrosidad que el segundo. Pero la ponderación registrada respecto de la potencialidad dañina de los automotores involucrados, no resiste el análisis en punto a la proporción de la incidencia causal de éstos frente a la producción del resultado lesivo en concreto, sobre las circunstancias de modo, tiempo y lugar y la graduación del riesgo en la actividad desplegada, en razón a la falta de comprobación de las causas que provocaron el accidente, situación que se determina por la inconsistencia probatoria configurando en este asunto.

Analizados los elementos recaudados para la acreditación del nexo causal, se tiene que el croquis del accidente se allegó en copia ilegible, por lo que no se puede leer de manera normal, ya que aparece borroso en algunos de sus apartes, además en el mismo no se indicó la posible causa de la colisión. En cuanto a la declaración rendida por el intendente de la Policía Nacional señor PABLO EMILIO GARCIA BENITEZ, dicho testigo aduce la responsabilidad en el conductor del automóvil al expresar que la motocicleta venía sobre la carrera 7ª de norte a sur, mientras que el vehículo venía por la calle 7ª de oriente a occidente, por lo que debió hacer el pare, lo cual sustenta en la forma como quedaron los vehículos después de la colisión, el desplazamiento vial que estos realizaban, las características de la vía y la existencia de una señal de pare sobre la calzada de la calle 7ª, por donde se desplazaba el señor HOYOS PEREZ. Dichas pruebas, cabe reiterar, se contradicen con el contenido del informe rendido por la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de Ginebra mediante misiva del 01 de marzo de 2016, en respuesta al oficio No. 0128 del 28 de enero de 2016, en el que se manifestó que la prelación de la vía la tiene el vehículo que transita por la calle 7, en sentido SUR-NORTE. Además, el guarda de tránsito que elaboró el referido croquis, y no lo firmó, no aclaró las dudas presentadas en el mismo.

Los referidos medios de convicción no lograron acreditar, desde lo causal, el cómo y el por qué ocurrió el siniestro, situación que impide establecer juicios acerca del grado de mayor o menor incidencia de los rodantes en el accidente en el que resultaron involucrados, lo que conlleva que deban negarse las pretensiones de los aquí demandantes.

CONCLUSIÓN

Existe una concurrencia de actividades peligrosas debiendo establecerse cuál de las conductas involucradas se había establecido en la determinación del accidente, y si fueron ambos en qué proporción. En uno u otro caso, *“gravitando la presunción de culpa sobre ambos miembros no se pudiera asignar a uno de ellos”*. El conductor del vehículo automotor y el conductor de la motocicleta fallecido, al no poderse demostrar la causa del accidente tantas veces de ha dicho, sino una participación concausal o concurrencia de causas por cuanto no deja de ser una actividad por el simple hecho de ser protagonista con otra acción de la misma naturaleza, que al ser analizadas de fondo dichos comportamientos viales de los involucrados, nos permiten concluir que el conductor del vehículo era quien transitaba por la vía que tenía prelación, de manera que no es ésta la causa de mayor incidencia en la producción del siniestro, por lo que resulta imposible acceder a las pretensiones de la demanda. Lo analizado hasta el momento es suficiente para negar la prosperidad del cargo.

VI. DECISION

En mérito de lo expuesto, el **JUZGADO CUARTO CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley, **RESUELVE:**

PRIMERO: NEGAR las pretensiones formuladas en la demanda con que se inició este proceso, por las razones expuestas en la parte motiva de esta sentencia.

SEGUNDO: CONDENAR en costas a la parte demandante, para lo cual se fija la suma de \$2.000.000.00 por concepto de agencias en derecho.

NOTIFÍQUESE Y CUMPLASE

El Juez,



RAMIRO ELIAS POLO CRISPINO

JUZGADO 04 CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI

EN ESTADO Nro. **17** DE HOY **02 FEBRERO 2024**
NOTIFICO A LAS PARTES EL CONTENIDO DEL AUTO QUE ANTECEDE.

LINDA XIOMARA BARON ROJAS
Secretaria