JUZGADO CIVIL DEL CIRCUITO DE PUERTO BERRIO

Veintidós de febrero de dos mil veintitrés

Proceso	VERBAL - Responsabilidad civil
Demandante	JUAN FELIPE TORO DELGADO
Demandados	RUBÉN DARÍO PARDO ACUÑA, DIANA YOMARY MORALES TORRES Y LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES
Radicado	055793103001 2021 00103 00
Instancia	Primera
Providencia	Sentencia 014
Temas y Subtemas	Responsabilidad civil extracontractual, reducción de indemnización. Acción directa contra aseguradora
Decisión	Acoge pretensiones y parcialmente excepción.

Se profiere sentencia en el proceso verbal de responsabilidad civil extracontractual promovido por JUAN FELIPE TORO DELGADO en contra de RUBÉN DARÍO PARDO ACUÑA, DIANA YOMARY MORALES TORRES y LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES

I-. LA ACTUACIÓN

1-. HECHOS

El 23 de junio de 2017 se presentó un accidente de tránsito en la vía que del municipio de Puerto Berrío conduce a la ciudad de Medellín, a la altura del sector La Malena, en el que colisionaron la motocicleta de placa CQC-55 y la camioneta de placas DJS218.

Indicó el demandante que se desplazaba en su motocicleta en la vía antes mencionada, cuando el conductor de la camioneta mencionada invadió el carril por el que transitaba, no pudiendo evitar colisionar contra la camioneta, por lo que cayó al pavimento, sufriendo graves lesiones en sus miembros superiores e inferiores. Producto de este accidente el demandante refiere que tuvo múltiples fracturas, fue intervenido quirúrgicamente y como consecuencia de esto le quedaron cicatrices en su miembro inferior izquierdo.

JUAN FELIPE TORO DELGADO relató que es ingeniero de sistemas y que al momento del accidente se desempeña como contratista del SENA, lo cual hacía desde el año 2012. Tiene un ingreso mensual por esta labor de $3.610.985. Con motivo del accidente fue incapacitado por 3 meses, desde el día del accidente y hasta el 22 de noviembre de 2017.

El vehículo de placas DJS218 era conducido al momento del accidente por RUBÉN DARÍA PARDO ACUÑA, siendo propiedad de DIANA YOMARY MORALES TORRES.

JUAN FELIPE TORO DELGADO fue evaluado con una pérdida de la capacidad laboral y ocupacional del 21.40% por la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Antioquia, su motocicleta, con placas CQC-55 tiene que ser reparada luego del accidente, cuyo costo asciende a la suma de $17.445.130.

2-. PRETENSIONES

"1- Se declare la responsabilidad civil extracontractual de Rubén Darío Pardo Acuña y Diana Yomary Morales Torres por los perjuicios materiales e inmateriales ocasionados al Demandante, los cuales tuvieron como origen el accidente de tránsito ocurrido el 23 de junio de 2017.

2- Se declara con fundamento en la ley 45 de 1990 la vinculación por acción directa, de la compañía LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES en calidad de aseguradora del vehículo de placas DJS-218 para el día 23 de junio de 2017.

3- Con base en las anteriores declaraciones, se condene a los demandados a pagar al demandantes la suma de DOSCIENTOS NOVENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS NOVENTA MIL CIENTO NOVENTA Y NUEVE PESOS M/L ($292.290.199), por concepto de perjuicios materiales e inmateriales en la modalidad de perjuicio moral, daño a la vida de relación, daño emergente, lucro cesante consolidado y lucro cesante futuro, para lograr con este pago la indemnización plena e integral de todos los perjuicios ocasionados al demandante, conforme a lo preceptuado por el artículo 16 de la Ley 446 de 1998."

3-. TRÁMITE.

Presentada la demanda[1] mediante auto del 27 de agosto del 2021[2] se admitió, se dispuso la notificación personal de los demandados y su traslado por veinte (20) días.

3.1-. Contestación.

3.1.1. LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES. El 24 de septiembre de 2021 presentó memorial proveniente de su apoderado[3], por lo que mediante auto de la misma fecha se consideró notificada por conducta concluyente esa entidad y se ordenó por secretaría garantizar acceso al expediente

[1] PDF 01
[2] PDF 02
[3] PDF 04 a 08

digital[4]. La persona jurídica en mención contestó la demanda el 25 de octubre siguiente, oponiéndose a las pretensiones de la demanda e presentando excepciones de mérito.

Respecto de los hechos manifestó que no le constan las circunstancias de la ocurrencia del accidente, indicando que, al parecer, el vehículo de placas CQC-55, transitaba en circunstancias diferentes a las afirmadas por el demandante y que no son claros los motivos que llevaron a la colisión, indica que igualmente no le consta la gravedad de las lesiones sufridas por el demandante como las atenciones recibidas y los diagnósticos médicos, también indicó no constarle las secuelas dejadas por las atenciones médicas, esto es, las cicatrices, alega tener desconocimiento de las relaciones laborales y contractuales del demandante, en el mismo sentido indica no constarle la incapacidad dada a JUAN FELIPE TORO DELGADO.

Dijo que era cierto que al momento del accidente el vehículo de placas DJS era conducido por RUBÉN DARÍO PARDO ACUÑA y era propiedad de DIANA YOMARY MORALES TORRES. También expresó que era cierto que fue realizado dictamen por la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Antioquia al demandado, pero no tiene conocimiento de los motivos de la calificación y si por la calificación obtenida el demandante haya obtenido algún reconocimiento por parte del sistema de seguridad social.

Refiere que no le consta la afectación de la capacidad productiva del demandante, indica que es cierto que la motocicleta de placas CQC-55 es de propiedad del demandante, sin embargo, desconoce si los daños fueron causados en el accidente del 23 de junio de 2017 y si estos fueron o no reparados.

Como se indica, LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES propuso excepciones de mérito que denominó:

"CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA", argumentando que en el proceso contravencional se halló responsable al demandante, igualmente se extinguió la acción penal por desistimiento.

"INEXISTENCIA DE LA CULPA DEL CONDUCTOR DEL VEHÍCULO DE PLACAS DJS-218", fundamentando que no se evidencia violación al deber de cuidado e irrespeto a las normas de tránsito por parte del demandado RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, indicando que el demandante realiza apreciaciones subjetivas infundadas sin aportar medio de convencimiento que permita concluir lo afirmado, existiendo medios de prueba que permiten aseverar que quien se puso en riesgo irresponsablemente fue el demandante.

[4] PDF 010

INEXISTENCIA DEL NEXO DE CAUSALIDAD, señalando que como consecuencia de las dos excepciones anteriores debe concluirse que no existió vínculo causal entre el comportamiento desplegado por el conductor del vehículo de placas DJS218 y las presuntas lesiones del demandante.

"INCORRECTA Y EXCESIVA TASACIÓN DE LOS PERJUICIOS PATRIMONIALES RECLAMADOS", indicando que se pretende un lucro cesante sobre un ingreso que no está probado que se hubiese dejado de percibir por el demandante, toda vez que confesó haber prestado servicios al SENA y debía estar afiliado al sistema de seguridad social, que debía hacerse cargo de cualquier incapacidad, no habiendo lugar a la reclamación o por lo menos en el porcentaje dejado de ser cubierto por el sistema, tampoco fue aportado al proceso prueba de la configuración del daño emergente.

INEXISTENCIA DE PERJUICIOS INMATERIALES O EXTRAPATRIMONIALES, EXCESIVA TASACIÓN DE LOS MISMOS, indicando que deben probarse la existencia y magnitud de los perjuicios inmateriales o extrapatrimoniales, puesto que no solo por existir el hecho dañoso se puede predicar la ocurrencia de estos perjuicios, en igual sentido se manifiesta al respecto de los perjuicios morales.

PLURALIDAD DE CAUSAS QUE CONLLEVAN A UNA DISTRIBUCIÓN DE LA CULPA Y DE LA EVENTUAL CONDENA POR LOS PERJUICIOS RECLAMADOS, sosteniendo que se evidencia con las pruebas allegadas con la demanda que los perjuicios reclamados no se derivan de manera única del actuar del conductor del vehículo de placas DJS-218, teniendo que confluyó el actuar del conductor del otro vehículo quien no respetó las normas de tránsito.

Frente al ejercicio de la acción directa en contra de LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES, propuso otras excepciones, así:

OBJECIÓN DEBIDAMENTE FUNDADA FRENTE A LA RECLAMACIÓN, que se concreta en indicar que el demandante realizó reclamación directa a esta entidad, teniendo que se hizo objeción formal a la reclamación fundamentada en la ausencia de prueba de la responsabilidad.

PRESCRIPCIÓN, indica que la reclamación directa hecha por el demandante a la entidad aseguradora se dio después de dos años de ocurrido el hecho, teniendo entonces que ya ocurrió el fenómeno de la prescripción.

RECONOCIMIENTO DE LAS CONDICIONES DEL CONTRATO DE SEGURO, indicando que la póliza AA110363 solo puede cubrir los perjuicios, daños o pérdidas para el asegurado en hechos ocurridos dentro de su vigencia, esto es del 28 de febrero de 2017 al 28 de febrero de 2018, igualmente

atendiendo a la naturaleza de los hechos que son objeto de debate, se afectaría únicamente el amparo denominado en la póliza "LESIONES O MUERTE DE UNA PERSONA" que tiene un límite asegurado de $700.000.000.

RECONOCIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE ASEGURAMIENTO PACTADAS EN EL CONTRATO DE SEGURO NÚMERO 01062010-1501-9-03-00000000000103, argumentando que la responsabilidad que sea de cargo de LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES en caso de verse comprometida, deberá ser contractual, condicional, limitada, reglada por el contrato de seguro y el código de comercio.

INEXISTENCIA DE LA SOLIDARIDAD DE LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C. CON LOS DEMANDADOS, pregonando que la aseguradora solo está obligada a responder por lo que haya sido pactado expresamente dentro de las condiciones del contrato de seguro, sin que se pueda atribuir la solidaridad de esta entidad con los demás demandados.

3.1.2-. RUBÉN DARÍO PARDO ACUÑA presentó memorial el 25 de marzo de 2022[5], en el que concedió poder a abogado inscrito. En ese mismo documento manifestó que se oponía a todos los hechos, a las pretensiones y a las pruebas allegadas por el demandante. El referido escrito también venía signado por su apoderado, por lo anterior, mediante auto del 28 de marzo de 2022[6] se consideró presentado el anterior documento por el abogado, por ser quien ostenta el derecho de postulación, además, en la audiencia inicial se indicó que la contestación no cumplía con los preceptos el artículo 96 del C.G.P. al no haberse realizado pronunciamiento expreso y concreto sobre los hechos y pretensiones.

3.1.3-. DIANA YOMARY MORALES TORRES contestó extemporáneamente la demanda y así se consideró en auto del 2 de junio de 2022[7].

3.2-. Como se dijo en precedencia, en auto del 28 de marzo de 2022 se indicó que el término de traslado para los demandados empezó a discurrir desde el 28 de febrero de 2022, al ser revisadas las comunicaciones para la notificación remitidas digitalmente por el demandante a RUBÉN DARÍO PARDO ACUÑA y DIANA YOMARY MORALES TORRES, frente a la notificación, esta última impetró solicitud de nulidad de la notificación personal del auto admisorio[8], solicitud que le fue resuelta de manera adversa[9] en auto del 21 de abril de 2022. En contra de esta decisión se propusieron los recursos de

[5] PDF 29
[6] PDF 30
[7] PDF 41
[8] PDF 31
[9] PDF 35

reposición y en subsidio apelación, siendo resueltos de manera negativa la reposición[10] y la apelación[11].

3.3-. En audiencia inicial celebrada el 2 de agosto de 2022, se negó la ratificación de los documentos de contenido declarativo emanados de terceros que fuera solicitada al contestar la demanda por el demandado RUBÉN DARÍO PARDO ACUÑA. Dicha decisión fue objeto del recurso de apelación[12], siendo confirmada por el Tribunal Superior de Antioquia, el 31 de enero de 2023[13].

II. C O N S I D E R A C I O N E S

1. Presupuestos procesales

La demanda cumple con las exigencias formales y las partes cuentan con la necesaria capacidad para ser parte. Igualmente, en desarrollo del proceso, no se observa causal de nulidad que pudiera invalidar la actuación, en todo o en parte.

2. Problema jurídico planteado

De manera general deberá establecerse si están estructurados los presupuestos para la sentencia estimatoria de las pretensiones de responsabilidad civil extracontractual por el ejercicio de actividad peligrosa como la conducción de vehículos automotores, en caso afirmativo, se analizará si existe alguna excepción de mérito demostrada.

En forma concreta, establecer la responsabilidad civil, determinando si los daños reclamados por el demandante fueron causados en el accidente en el que colisionaron el automóvil de placas DJS218, conducido por RUBÉN DARÍO PARDO ACUÑA y la motocicleta de placas CQC55, manejada por JUAN FELIPE DELGADO TORO

En caso de atribuir responsabilidad a los demandados, determinar si el evento dañoso está cubierto por el contrato de seguro celebrado por LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES y DIANA YOMARY MORALES TORRES, en cuyo caso se debe establecer cuáles contingencias están amparadas por dicho negocio jurídico.

Finalmente, si es del caso, cuantificar los perjuicios causados a la parte accionante estableciendo los montos de la indemnización.

---

[10] PDF 38
[11] PDF 52
[12] PDF 48
[13] PDF 85

3.- Responsabilidad civil

Para que pueda imponerse la prestación indemnizatoria a una persona como resultado de la responsabilidad civil extracontractual deben concurrir tres elementos: 1) Que se haya causado un daño, lesión o menoscabo ocasionado a una persona, bien sea a su patrimonio o en la esfera moral; 2) Que la conducta del agente que generó el daño sea dolosa (con la intención positiva de ocasionar daño) o culposa (cuando no se prevé lo previsible o se confía, imprudentemente, en evitar los riesgos de algo que fue previsto); y, 3) Que exista una relación de causalidad entre el daño y la conducta desplegada o nexo causal. En el caso bajo estudio, precisamente por no haber vínculo jurídico preexistente entre el demandante y los demandados, el asunto debe estudiarse bajo los lineamientos de la responsabilidad civil extracontractual.

La carga probatoria puede ser modificada por medio de presunciones, atendiendo a que, en determinados casos, actividades peligrosas por ejemplo, como es considerada la conducción de vehículos automotores, la ley supone la responsabilidad del demandado relevando al demandante de probar la existencia de la culpa, a quien le basta demostrar los hechos constitutivos de la actividad peligrosa y el perjuicio ocasionado, e imponiendo al demandado el deber de probar alguna causal eximente de responsabilidad. En este evento se alteran las reglas generales que rigen la responsabilidad extracontractual, pues ciertas actividades potencializan la posibilidad de que se presenten daños toda vez que revisten ciertos peligros y riesgos lo que implica un mayor grado de cuidado y pericia para el agente que las ejecuta, por ello el legislador establece una presunción de culpa en las que han sido denominadas "actividades peligrosas".

Los presupuestos para la prosperidad de la pretensión indemnizatoria consagrada en el artículo 2356 del código civil, son el hecho dañoso, el daño y la relación de causalidad entre el hecho y el resultado dañoso, además, que no exista un eximente de responsabilidad, tal como lo tiene decantado la Honorable Corte Suprema de Justicia, entre otras, en sentencias SC18146-2016 del 15 de diciembre de 2016, radicación n.° 11001-31-03-032-2009-00282-01, M.P: Álvaro Fernando García Restrepo, que en lo pertinente indica: *"Como se declaró, la fuente positiva de esta teoría se localiza en el artículo 2356 del C. Civil, cuyo texto permite presumir la culpa en el autor del daño que a su vez genera la actividad peligrosa, sin que ello implique modificar la concepción subjetiva de la responsabilidad, pues aún dentro del ejercicio de la actividad peligrosa ésta se sigue conformando por los elementos que inicialmente se identificaron, pero con una variación en la carga probatoria, porque demostrado el ejercicio de la actividad peligrosa causante del daño, la culpa entra a presumirse en el victimario. 'A la víctima le basta demostrar -ha dicho la Corte-*

los hechos que determinan el ejercicio de una actividad peligrosa y el perjuicio sufrido y ***será el demandado quien debe comprobar que el accidente ocurrió por la imprudencia exclusiva de la víctima, por la intervención de un elemento extraño, o por fuerza mayor o caso fortuito****, ya que el ejercicio de una actividad peligrosa, por su naturaleza, lleva envuelto el de culpa en caso de accidente' (CSJ, SC del 25 de octubre de 1999, Rad. n.° 5012).". (Se resalta).*

4-. Responsabilidad por el ejercicio de actividades peligrosas

La conducción de automotores ha sido calificada por la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia como una actividad peligrosa, o sea, aquella que *'…aunque lícita, es de las que implican riesgos de tal naturaleza que hacen inminente la ocurrencia de daños…', considerando su 'aptitud de provocar un desequilibrio o alteración en las fuerzas que –de ordinario- despliega una persona respecto de otra' (sentencia de octubre 23 de 2001, Exp. 6315)*[14]

En sentencia SC3862-2019 del 20 de septiembre de 2019[15], la Corte Suprema de Justicia en Sala de Casación Civil señaló: *"Por tanto, para que el autor del menoscabo sea declarado responsable de su producción, tratándose de labores peligrosas, sólo le compete al agredido acreditar: el hecho o conducta constitutiva de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad entre éste y aquél.*

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

De los hechos planteados como fundamentos fácticos y por las pretensiones de la demanda, en este caso debe situarse nos ubicamos frente a un caso de responsabilidad civil extracontractual originada en el ejercicio de una actividad peligrosa.

5. Guardián en la responsabilidad por actividad peligrosa.

De acuerdo a la Real Academia Española, guardián significa: persona que tiene a su cargo el cuidado de algo. En tal sentido la Corte Suprema de Justicia ha expresado que *"el responsable por el hecho de las cosas inanimadas es su guardián, o sea quien tiene sobre ellas el poder de mandato, dirección y control independiente." (Sentencia del 18 de mayo de 1972)*

[14] CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. SALA DE CASACIÓN CIVIL. Magistrado Ponente: WILLIAM NAMÉN VARGAS. 17 de mayo de 2011.Referencia: 25290-3103-001-2005-00345-01

[15] M.P. Luis Armando Tolosa Villabona, Radicación: 73001-31-03-001-2014-00034-01.

La calidad de propietario de un bien con el que se ejerce una actividad peligrosa, no implica inexorablemente ser el guardián de la misma, pero sí hace que se presuma, como un atributo del dominio. Esta es una presunción legal y por lo mismo puede ser desvirtuada. Si ello no se produce, la guarda jurídica de los vehículos con cuya operación se ocasionó el accidente corresponde a sus propietarios, por ser ellos quienes tienen el uso, dirección y control de tales aparatos" (cas. civ. Sentencias de 18 mayo de 1972, CXLII, p. 188 y 18 de mayo de 1976, CLII, 69), y particularmente respecto de daños causados en accidentes de tránsito, a "quien recibe el provecho, explota o deriva beneficio de la actividad, como indudablemente lo obtiene el dueño del vehículo" (cas. civ. sentencia de 23 de septiembre de 1976, CLII, 420).[16]

6-. La concurrencia de actividades peligrosas

En este caso estamos en presencia de un caso de responsabilidad civil extracontractual por el ejercicio de actividades peligrosas concurrentes, como son la conducción de vehículos automotores, cuyo sustento normativo reposa, en el artículo 2356 del Código Civil, que de acuerdo con la doctrina jurisprudencial, implica la presunción de culpa en contra del agente que ejecuta la actividad, lo que en la práctica, ha devenido en una responsabilidad objetiva o por el riesgo, en la medida en la que el accionado solo puede exonerarse probando, cabalmente, un eximente de responsabilidad, como es el hecho de un tercero, la culpa exclusiva de la víctima, el caso fortuito o la fuerza mayor.

En consecuencia, la carga probatoria del demandante se contrae en demostrar la existencia del hecho dañoso; la relación de causalidad del mismo con la actividad peligrosa ejercida por aquél de quien se pretende obtener la reparación; y el daño cuya indemnización reclama; y por tanto, correspondería a la parte demandada, establecidos los mencionados presupuestos, demostrar para su exoneración que el hecho dañoso se causó por el hecho de la víctima, caso fortuito, fuerza mayor o por el hecho de un tercero, a lo sumo, que existió una concurrencia de culpas que aminore la indemnización.

En este caso, según los hechos de la demanda, JUAN FELIPE TORO DELGADO, quien resultó lesionado en el accidente, al momento del siniestro se encontraba transitando en motocicleta, de manera que, conforme con la actual jurisprudencia de la Corte, el régimen aplicable sigue siendo el del artículo 2356 C.C., siendo que, ha de analizarse la virtualidad objetiva de ambas conductas, así como la secuencia causal que se haya producido para la generación del daño, para determinar, cuándo hubo una contribución como causa única o concurrente del daño, y, en este último supuesto, su incidencia, para definir si hay lugar a responsabilidad o no.

[16] Citadas por la Corte Suprema de Justicia en la sentencia anteriormente mencionada.

Es decir, es deber del juez examinar a plenitud la conducta de los demandados y de la víctima directa para precisar su incidencia en el daño y determinar la responsabilidad de una u otra actividad. En consecuencia, debe analizarse la manera como se produjo el hecho dañoso a fin de determinar la influencia en este de las actividades peligrosas concurrentes, sin perder de vista el mayor o menor grado de peligrosidad de ambas actividades.

La doctrina predominante actualmente, sobre los casos en los que concurren actividades peligrosas desplegadas tanto por la víctima como por el señalado autor del daño, es la expuesta en la sentencia del 24 de agosto de 2009 de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, que expresa:

> *"(...) La (...) graduación de 'culpas' en presencia de actividades peligrosas concurrentes, [impone al] (...) juez [el deber] de (...) examinar a plenitud la conducta del autor y de la víctima para precisar su incidencia en el daño y determinar la responsabilidad de uno u otra, y así debe entenderse y aplicarse, desde luego, en la discreta, razonable y coherente autonomía axiológica de los elementos de convicción allegados regular y oportunamente al proceso con respeto de las garantías procesales y legales. Más exactamente, el fallador* ***apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad,*** *y en particular,* ***la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (imputatio iuris) el fundamento jurídico de esta responsabilidad es objetivo y se remite al riesgo o peligro*** *(...)" (se resalta).*

Igualmente, se encuentra la sentencia de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, SC2111 de 2021, en la que se expuso:

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

Al demandado le compete acreditar un eximente de responsabilidad que rompa con el nexo causal previamente establecido, por ejemplo, el consistente en la culpa o hecho exclusivo de la víctima que, para dejarlo en claro, debe ser absolutamente determinante, y se caracteriza por ser

irresistible, imprevisible y exterior para liberar de responsabilidad al llamado a responder, lo que en los términos de la jurisprudencia y con rotundidad se ha expuesto, así:

> *"Por el contrario, si la víctima intervino (con o sin culpa) en la creación del riesgo que ocasionó el daño que sufrió, entonces será considerada autora, partícipe o responsable exclusiva de su realización, casos en los cuales no habrá lugar a imputarle la responsabilidad a nadie más que a ella, por ser agente productora de su autolesión o destrucción, bien sea de manera exclusiva ora con la colaboración de alguien más... 'Ahora bien, cuando la víctima no tuvo la posibilidad de crear o evitar producir el perjuicio que padeció, pues su realización estuvo por fuera de su capacidad de elección o decisión, pero sí pudo haber evitado exponerse al daño imprudentemente, el juicio de atribución se desplaza de la órbita de los riesgos creados por el agente a la órbita del propio riesgo que creó la víctima al quebrantar sus deberes de autocuidado. El juicio anterior de autoría o participación se ubicaba en la perspectiva del riesgo creado por el agente, que era visto como un peligro para la víctima; pero ahora, desde la perspectiva de los deberes de conducta de la víctima, se evalúa su propio riesgo de exponerse al daño creado por otra persona, y en este ámbito habrá de valorarse su incidencia en el desencadenamiento del resultado adverso'. Con otras palabras: la víctima es autora o partícipe exclusiva del riesgo que ocasionó el daño cuando tuvo la posibilidad de crearlo o de evitar su producción y, por lo tanto, es totalmente responsable de su propia desgracia. Por el contrario, cuando la víctima no intervino en la creación del peligro que sufrió porque no estuvo dentro de sus posibilidades de decisión, elección, control o realización, entonces no puede considerarse autora o partícipe del daño cuyo riesgo creó otra persona; y en tal caso sólo habrá de analizarse si se expuso a él con imprudencia, es decir si creó su propio riesgo mediante la infracción de un deber de conducta distinto al del agente, pues en este caso los patrones de comportamiento que hay que analizar son los que le imponen tener el cuidado de no exponerse al daño. De otro modo no tendría ningún sentido ni utilidad la distinción estructural entre la figura de la coparticipación solidaria (artículo 2344 del Código Civil) y la reducción de la indemnización por la exposición imprudente de la víctima al daño (artículo 2357 ejusdem)"*[17].

En tal sentido si en el análisis de actividades peligrosas concurrentes en la creación de un riesgo, se determina que una es objetivamente preponderante o con mayor potencialidad de ocasionar un daño, la línea jurisprudencial citada resulta útil, en el sentido que a la víctima no le corresponde demostrar la culpa, pues solo debe probar: 1) la actividad peligrosa, 2) el daño, y, 3) la relación de causalidad. Es el llamado a responder quien debe probar el rompimiento de nexo causal, porque, verbigracia, la conducta no le es atribuible, al ser el hecho de un tercero o la culpa exclusiva de la víctima.

---

[17] CSJ SC002-2018 de 12 de enero de 2018.

6. Solidaridad entre propietario del automotor y el conductor.

El inciso segundo del artículo 1568 del C.C. establece que habrá obligación solidaria, cuando en virtud de la convención, el testamento o la ley se pueda exigir a cada uno de los deudores el total de la deuda y cualquiera de ellos está llamado a cumplirla. En virtud de lo anterior, la víctima tiene derecho a reclamar la totalidad del resarcimiento de un daño a los responsables o a cualquiera de ellos, es decir, los responsables solidarios no pueden, válidamente, pagar solo una parte o pedir que el acreedor se remita a otro de los responsables.

En el caso de la responsabilidad civil derivada del ejercicio de la actividad peligrosa del transporte automotor encontramos al propietario del vehículo quien se presume guardián de la actividad peligrosa y el conductor, quien está a cargo de la dirección del automotor, es decir, es el encargado de ejercer la actividad peligrosa.

III. CASO CONCRETO

1-. Del recuento fáctico realizado en precedencia, considerando las pretensiones y excepciones presentadas por las partes, en esta providencia lo que debe determinarse, básicamente, es en quién recae la responsabilidad derivada del accidente de tránsito ocurrido el 23 de junio de 2017 en el kilómetro 95 + 800 metros, vía Cisneros Puerto Berrío, específicamente en zona urbana de esta población, en el sector conocida como La Malena, en el que chocaron la motocicleta de placas CQC55 conducida por JUAN FELIPE DELGADO TORO y el carro de placas DJS218 manejado por RUBÉN DARÍO PARDO ACUÑA, considerando que por un lado, la parte demandante asegura que se debió al actuar imprudente del conductor del carro al invadir el carril y por otra parte, los demandados afirman que todo fue producto de una culpa exclusiva de la víctima, quien conducía la motocicleta con exceso de velocidad y también invadió su carril. De esa manera, cada uno de ellos, desde su perspectiva, atribuye el insuceso a la violación de las reglas de tránsito por parte del contradictor.

2. Para resolver sobre lo anterior, se analizará individualmente y luego en su conjunto los diversos medios de prueba obrantes en el plenario, de manera que, procesalmente, se pueda establecer lo ocurrido el 23 de junio de 2017 en el accidente de tránsito antes mencionado, partiendo de la base que desde la audiencia inicial se consideró demostrado que el día en mención JUAN FELIPE TORO DELGADO conducía la motocicleta de placas CQC55 en la vía que de Puerto Berrío conduce a Cisneros, por su parte ese mismo día RUBÉN DARÍO PARDO ACUÑA, en sentido contrario de circulación, manejaba el vehículo de placas DJS218 y ambos vehículos colisionaron.

Igualmente está demostrado que el propietario de la motocicleta de placas CQC55 al momento del accidente era JUAN FELIPE DELGADO TORO y la propietaria del automóvil de placas DJS218 al momento del accidente era DIANA YOMARY MORALES TORRES, aspectos estos últimos sobre los cuales también obra en el expediente las pruebas conducentes, como lo son los respectivos certificados de histórico de propietarios[18].

Igualmente, debe considerarse que la demandada DIANA YOMARY MORALES TORRES no contestó la demanda (extemporáneamente) y RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, lo hizo deficientemente.

3-. Análisis de los diversos medios de prueba relacionados con el accidente de tránsito.

3.1. De acuerdo con el informe de accidente de tránsito obrante en el expediente[19], el día el 23 de junio de 2017, a las 12:30 p.m., se produjo el choque entre el carro de placas DJS218 conducido por RUBÉN DARÍO PARDO ACUÑA y de la motocicleta CQC55 manejada por JUAN FELIPE DELGADO TORO. En el IPAT la hipótesis del conductor 1, fue codificada como 101, que corresponde a adelantar en curva o pendientes y se describe como sobrepasar a otro vehículo en cualquier curva, exista o no la demarcación, o cuando la vía presente desnivel. Por su parte la hipótesis del conductor 2, fue codificada como 116, consistente en exceso de velocidad, descrita como conducir a velocidad mayor de la permitida, según el servicio y sitio del accidente. Estas codificaciones y descripciones están previstas en la resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte, por la cual se adopta el Informe Policial de Accidente de Tránsito y su manual para diligenciamiento.

3.2. Igualmente, en el expediente obra la resolución 4541 del 30 de noviembre de 2017, emitida por la Secretaría de Tránsito y Transportes de Puerto Berrío, en la que se resolvió el proceso contravencional de tránsito por el accidente ocurrido el 23 de junio de 2017, en dicho acto administrativo, se resolvió:

> ***ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR CONTRAVENCIONALMENTE RESPONSABLE****, por la colisión ocurrida el 23 de junio de 2017, al señor* ***JUAN FELIPE TORO DELGADO****, identificado con cédula de ciudadanía número 98.657.419, como conductor del vehículo número 02, de placa* ***CQC-55****, por contravenir las disposiciones contenidas en los artículos 55, 60, 61 y 68 del Código Nacional del Transito; y en consecuencia, se les sanciona con* ***AMONESTACIÓN*** *de conformidad con el Artículo 123 ibídem, medida consistente en la asistencia a un curso obligatorio de educación vial dentro de los 5 días hábiles siguientes a la notificación del presente fallo. En caso*

[18] PDF 01 174/241 y PDF 089.
[19] PDF 01 17/241

de no asistir a dicho curso, se le cobrará una multa a cinco (5) salarios mínimos diarios legales vigentes, esto es, ***CIENTO VEINTIDOS MIL NOVECIENTOS CINCUENTA PESOS*** *(****122.950****), a favor del Municipio de Puerto Berrio, con fundamento en la parte motiva de la presente decisión.*

ARTÍCULO SEGUNDO*: Exonerar de toda responsabilidad contravencional al señor* ***RUBÉN DARÍO PARDO ACUÑA****, identificado con la C.C. N° 1.015.414.742, en calidad de conductor del vehículo número 1 de placa* ***DJS-218****, por los motivos expuestos en los considerandos de esta resolución*

Para arribar esa conclusión, la autoridad de tránsito expresó que el IPAT

"aunque reporta lo encontrado al llegar al lugar de los hechos, no se considera prueba contundente a la hora de tomar una decisión, si tenemos en cuenta que existen dentro de las sumarias elementos probatorios suficientes que nos permiten determinar las causas reales de los hechos ocurridos el 23 de junio de 2017, más aun si tenemos en cuenta que el señor agente de tránsito hace presencia en el lugar momentos posteriores a la colisión y no es testigo presencial de los hechos.

Como si será tenido en cuenta a la hora de tomar una decisión las diferentes versiones rendidas por los testigos presenciales de los hechos, quienes dan versiones más reales del lugar y el momento exacto de la ocurrencia de la colisión, así como de las distintas imágenes del lugar de los hechos aportados por los implicados, para lograr determinar las causas y atribuir responsabilidades."

A continuación, la autoridad de tránsito valoró las declaraciones de las personas implicadas en el trámite contravencional, RUBEN DARIO PARDO ACUÑA y JUAN FELIPE DELGADO TORO. Igualmente valoró el testimonio de DIANA YOMARY MORALES TORRES, de quien dijo es la esposa de RUBEN DARIO PARDO ACUÑA y a cuya versión, según lo expresado en la mencionada resolución, le brindó *"total valor probatorio, con las reglas de la sana crítica, puesto que se observa que no se aleja de las pruebas que figuran en el proceso, y además que la señora Morales Torres manifestó a este despacho bajo la gravedad de juramento una serie de hechos que concuerdan con los demás testimonios presentados."*

En cuanto a la versión de JUAN FELIPE DELGADO TORO, la autoridad de tránsito dijo que quedaba "... en entre dicho" porque el lugar donde se observa el vehículo 1 (camioneta) en unas imágenes que tuvo a su alcance en el proceso contravencional no concuerdan con lo expuesto por el deponente. Igualmente, se dijo que la declaración de JUAN FELIPE DELGADO TORO "...no es clara..." ya que en las fotografías que consideró, *"...podemos evidenciar que el vehículo Nro 1 (camioneta) se encuentra en el carril derecho y no en el centro de las dos vías."*

Con relación a los testigos citados al proceso contravencional por JUAN FELIPE DELGADO TORO, la autoridad de tránsito señaló que *"...en algunos aspectos de sus testimonios se desprenden situaciones que generan duda y en algunos aspectos carencia de credibilidad, que son testigos que durante sus testimonios caen en una serie de contradicciones con relación a los hechos y a las pruebas fotográficas del lugar y los vehículos..."*

Sobre LEON DE JESUS PINEDA CADAVID, dijo que inicialmente con su relato quiso hacer ver la posible responsabilidad hacia Rubén Darío Pardo Acuña, pero que al ser contrainterrogado *"...deja ver claramente una serie de inconsistencias y contradicciones entre lo relatado inicialmente y lo contestado en el contrainterrogatorio..."* La autoridad de tránsito consideró que este testigo se había contradicho en su versión en varios aspectos, entre ellos, respecto al carril donde ocurrió el impacto entre el carro y la motocicleta y sobre el hecho si los vehículos fueron o no movidos. Igualmente, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Puerto Berrío, consideró que la explicación dada por el testigo sobre una maniobra de adelantamiento por parte del conductor del carro era contradictoria. En conclusión, consideró que la declaración de LEON DE JESUS PINEDA CADAVID generaba dudas para determinar la responsabilidad, por lo que estableció una regla de valoración según la cual *"...toda duda razonable será resuelta a favor del implicado, quien este caso sería el conductor Nro 1.", es decir, RUBEN DARIO PARDO ACUÑA.*

También expresó la autoridad de tránsito que el vehículo de tracción animal en el que se desplazaba el testigo no tiene más de dos metros de ancho y la vía mide 8.30 metros, por lo que *"...al momento del vehículo N1 adelantarlo, no alcanza a invadir totalmente el carril contrario y queda suficiente espacio para que otro vehículo transite...",* de donde concluye que la colisión no ocurrió en el momento del sobrepaso sino más adelante.

En cuanto a los testimonios de FRANCISCO ANTONIO CHICA y CARLOS ANDRÉS CARO OSPINA, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Puerto Berrio, en la resolución que resolvió el proceso contravencional, se limitó a mencionarlos y transcribir apartes de su declaración, pero no realizó ninguna valoración o motivación sobre lo expresado por estas personas y si les atribuía o no algún mérito demostrativo, mucho menos expuso las razones por las cuales sus dichos carecían de credibilidad o eran contradictorios. En síntesis, no consideró estos testimonios en ningún sentido.

Igualmente, la Secretaría de Tránsito de Puerto Berrio, en la resolución en mención, dio preponderante relevancia a las fotografías del lugar del accidente, concluyendo con base en ellas que *"...el vehículo1 tipo camioneta en ningún momento quedó en ambos carriles una vez se produce la colisión...",* igualmente, esas fotografías le llevaron a la convicción *"...que el lugar del impacto fue en el carril derecho, porque si los mismos testigos indican que los vehículos no fueron movidos se observa que el vehículo tipo camioneta queda en*

su carril, es decir en el carril derecho, lo que conlleva una vez más determinar que efectivamente el impacto se da sobre este carril...".

En conclusión, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Puerto Berrío, atribuyó la responsabilidad contravencional a JUAN FELIPE TORO DELGADO como conductor de la motocicleta, lo que significa que le imputó la realización de la conducta infractora de normas de tránsito que dieron como resultado el accidente. El fundamento de la decisión de la autoridad de tránsito, para declarar contravencionalmente responsable a JUAN FELIPE TORO DELGADO y exonerar a RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, fueron, básicamente (i) plena credibilidad de la testigo DIANA YOMARY MORALES; (ii) desacreditación de los testigos LEON DE JESUS PINEDA CADAVID, FRANCISCO ANTONIO CHICA y CARLOS ANDRÉS CARO OSPINA (iii) valoración de las fotografías del lugar del accidente y (iv) credibilidad del dicho de RUBEN DARIO PARDO ACUÑA y descrédito de lo expuesto por JUAN FELIPE TORO DELGADO.

Para lo que atañe a este proceso de responsabilidad civil extracontractual, la resolución 4541 del 30 de noviembre de 2017, emitida por la Secretaría de Tránsito y Transportes de Puerto Berrío, es un medio de prueba, al ser un acto administrativo en el que se resolvió sobre el trámite contravencional, allí están expuestas las razones consideradas por la referida autoridad para resolver el proceso de su competencia. Lo decidido en dicho trámite administrativo no es vinculante para la autoridad judicial en materia de responsabilidad civil, como se expondrá más adelante.

3.3. Siguiendo con el análisis de los medios de prueba obrantes en el expediente, se encuentran los testimonios de LEON DE JESUS PINEDA CADAVID, FRANCISCO ANTONIO CHICA y CARLOS ANDRÉS CARO OSPINA, rendidos en el trámite contravencional de tránsito. Esas pruebas son admisibles en virtud de lo previsto en el artículo 222 del CGP que prevé la ratificación de testimonios cuando se hayan rendido en otro proceso o en forma anticipada sin citación o intervención de la contraparte, siempre que esta lo solicite. En este caso los testimonios antes mencionados, se practicaron en el tránsito de Puerto Berrio con la intervención de RUBEN DARIO PARDO ACUÑA y, además, su ratificación no fue solicitada por los demás demandados. En este aspecto, se resalta que la ratificación negada por esta autoridad judicial y confirmada por la Sala Civil del Tribunal Superior de Antioquia en auto del 31 de enero de 2023, fue la de documentos, insistiéndose en que la ratificación de testimonios, como los que se mencionan no fue solicitada, tratándose de la contradicción de dos medios de prueba disímiles y cuyo procedimiento es diverso, encontrándose el de testimonios en el artículo 222 del CGP y el de documentos declarativos emanados de terceros en el 262 del CGP. Lo anterior conlleva a que puedan ser valorados por ser prueba admisible en este proceso.

En igual sentido, por las mismas razones, serán considerados y valorados los testimonios que FRANCISCO ANTONIO CHICA VAHOS y LEON DE JESUS PINEDA CADAVID, rindieron ante investigador judicial y que fueron aportados con la demanda[20], respecto de los cuales tampoco se solicitó la ratificación. Igualmente, las declaraciones de parte de JUAN FELIPE TORO DELGADO, RUBEN DARIO PARDO ACUÑA y DIANA YOMARY MORALES TORRES, vertidas en el trámite contravencional de tránsito, también serán valoradas, en tanto se hicieron con la participación de la contraparte.

3.3.1. LEON DE JESUS PINEDA CADAVID, brindó su testimonio en dos ocasiones diversas, la primera ante la Secretaría de Tránsito de Puerto Berrío, el 26 de septiembre de 2017 y la segunda ante investigador judicial el 21 de septiembre de 2020. En la primera de sus declaraciones, esta persona explicó que el día del accidente se transportaba en un vehículo de tracción animal, así *"...yo vengo subiendo y un vehículo se me adelanta al cual procede tener un accidente queda atravesado entre los dos carriles tanto en el carril derecho como el izquierdo en medio de los dos solamente sé que viene bajando una moto y hace el impacto del accidente...",* por lo anterior, aclaró que debió bajarse presuroso del vehículo de tracción animal para coger el caballo que se había asustado por el impacto. Después de esto, se le preguntó cuál creía que era la causa del accidente y respondió que *"...el vehículo que se abrió a pasarse es el del accidente en este caso el carro del capitán..."*. Al preguntársele que maniobra iban a realizar los conductores, dijo: *"la camioneta se abre y el conductor de la moto viene bajando."* Explicó que el vehículo de tracción animal mide no más de dos metros de ancho, por lo que no ocupa todo el carril. Dijo que el impacto ocurrió *"por el carril por el que yo circulaba por el lado derecho porque el carro se abre, yo quedé como a 4 metros de retirado."* Agregó que los vehículos no fueron movidos después de la colisión.

En la segunda ocasión que rindió su declaración, el 21 de septiembre de 2020, es decir, más de 3 años después del accidente ocurrido el 23 de junio de 2017, LEON DE JESUS PINEDA CADAVID, expresó que el día del accidente, él conducía un vehículo de tracción animal y lo acompañaba Francisco, ambos iban sentados en la carga de madera que transportaban por lo que tenían muy buena visibilidad, explicó que iba por *"...donde queda mieles y mieles, que es una curva, venia despacio porque es una subida, venia por el carril derecho, y detrás de mi venía un carro negro y él en toda la curva se me adelantó y se encontró de frente con un muchacho que bajaba en moto, el del carro le da al muchacho de la moto con la parte de la mitad de las dos puertas del lado derecho, el muchacho cae instantáneamente, la moto queda como cinco metros de donde quedó el muchacho, la moto y el muchacho quedó en su propio carril, o sea en el de la izquierda, porque yo venía por mi derecha, el capitán queda atravesado en los dos carriles y lo corre como para quedar a la derecha, pero lo deja en la mitad de los dos carriles."* Relata que descendió del vehículo para calmar el caballo que se había asustado por el choque. Agregó que el

[20] PDF 01 164 y ss/241

conductor del carro, a quien el testigo se refiere como *"el capitán",* le atribuyó la culpa del accidente. Finaliza diciendo que en su criterio *"...la culpa de ese accidente la tuvo el capitán porque él se adelante, invade el carril ajeno y golpea al que venía por su carril...".*

Al analizar las dos declaraciones de LEON DE JESUS PINEDA CADAVID, se encuentra que, en lo fundamental, guardan estrecha similitud entre ellas. En efecto el testigo describe que viajaba en un vehículo de tracción animal y que, en el sector conocido como mieles y mieles en Puerto Berrio, justamente en una curva, un carro que lo sobrepasaba, chocó con una motocicleta que se desplazaba en sentido opuesto. Contrario a esto, algunos aspectos de las versiones de LEON DE JESUS PINEDA resultan contradictorias, por ejemplo, en la primera declaración dijo que los vehículos no habían sido movidos y en la segunda dijo que el conductor del carro RUBEN DARIO ACUÑA, a quien conoce como El Capitán, había corrido el carro luego de la colisión. Igualmente, en la primera declaración explicó que el impacto entre el carro y la moto ocurrió *"por el carril por el que yo circulaba por el lado derecho porque el carro se abre, yo quedé como a 4 metros de retirado."* La anterior expresión en sí misma contiene frases que ofrecen duda de su sentido, porque el carril de circulación de los vehículos en Colombia es el derecho, entonces si el testigo explicó que el carro, en sus palabras *"se abrió",* para sobrepasarlo, se entiende que hizo una maniobra de adelantamiento corriéndose a la izquierda, de manera que no se comprende cómo el impacto ocurrió en el carril derecho si la colisión se produjo, según su versión, mientras lo sobrepasaba, tanto que quedó a tan solo 4 metros del carro. Adicionalmente, tampoco se logra entender cómo el testigo dijo que el impacto ocurrió en *"la parte de la mitad de las dos puertas del lado derecho"* de la camioneta, cuando es evidente con base en todos los demás medios de prueba y en la propia declaración del testigo, que la colisión afecto los costados izquierdos de ambos automotores.

En conclusión, como es deber del juez exponer razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba, lo dicho por el testigo LEON DE JESUS PINEDA, las similitudes y concordancias, así como las contradicciones y vaguedades expuestas en su declaración, no son suficientes para darle plena credibilidad, pero tampoco para demeritarlo en términos absolutos, debiéndose valorar y analizar sus dichos de manera conjunta con los otros testimonios y con los demás medios de prueba.

3.3.2. En ese ejercicio de análisis probatorio, se encuentra el testimonio de FRANCISCO ANTONIO CHICA VAHOS, quien al igual que LEON DE JESUS PINEDA, también testificó en dos ocasiones, ante el Tránsito de Puerto Berrio y ante investigador judicial. En la primera de estas declaraciones, rendida el 26 de septiembre de 2017, expresó que iba *"...subiendo la curva de la Malena hacia acá y un carrito negro venía detrás lo venía manejando un capitán y en toda la curva de mieles y mieles el venía detrás del carro de mula y de ahí le*

dio adelantarse en la curva en el momento que se adelantó en la curva apareció el señor Juan Felipe en la moto por la derecha de él y lo cogió el carro del capital por el lado izquierdo (...) y ahí estaba el carro del capitán atravesado en la carretera cogiendo las dos vías la izquierda y la derecha y ya cuando llegó el tránsito hicieron el croquis y tomaron los datos..." más adelante reiteró*: "...el automóvil del capitán le dio a la moto que iba bajando porque el capitán se adelantó en la curva y se encontró con el señor que iba bajando en la moto y le dio con el lado izquierdo del carro al de la moto..."*, agregando que *"...él venía detrás y como era una curva él tenía que esperar y le dio por adelantarse en toda la curva."* También dijo *"...el capitán hizo un adelantamiento en la curva porque donde él no le dé por adelantarse en ese momento el de la motocicleta hubiera pasado."* Al preguntársele sobre en cuál carril ocurrió el impacto entre los vehículos, expresó: *"el accidente ocurrió cuando el carro se metió por el carril contrario se salió de la derecha para adelantarle al carro de mula y ahí fue cuando al coger el lado izquierdo para adelantarse apareció la moto por su lado derecho bajando y ahí fue cuando le dio con el lado izquierdo del carro porque estaba ocupando el carril contrario es decir el carro..."* Agregó que la camioneta *"...venía estable detrás de nosotros en la curva le dio por abrirse para adelantar".* Luego de cuestionársele si el vehículo se desplazaba de frente porqué el impacto se produjo en la zona lateral a lo que replicó *"vuelvo y le digo, venía normalmente detrás del carro de mula y llegando a la curva le dio por adelantarse por la izquierda."*

En su segunda declaración, rendida el 21 de septiembre de 2021, FRANCISCO ANTONIO CHICA VAHOS, explicó que iba en un carro de tracción animal conducido por LEON PINEDA*, "...cuando en la curva de mieles y mieles y detrás de nosotros venía un carro negro, y en toda la curva de mieles y mieles, el del carro negro se adelantó por la izquierda para pasarnos a nosotros, no sé si venía muy de afán o que, y como adelantó en curva en ese momento que cogió la curva se encontró con este muchacho de la moto, pero como se encontró en plena curva lo cogió con la parte izquierda del carro, le dio tan duro que hasta la puerta del lado izquierdo del carro la apacharró."* Adicionó que el conductor del carro, a quien conoce como "El Capitán", en el sitio les atribuyó la responsabilidad del accidente a las personas que viajaban en carro mula a lo que él replicó que ellos estaban en toda la derecha y que *"...el carro del capitán quedó invadiendo los dos carriles, quedó atravesado, porque el trató como de coger la derecha para cuadrar el carro a la derecha y así esquivar el accidente y decir que iba por la derecha y él se metió...".* También dijo *"El carro del capitán él lo movió un poquitico al momento del accidente, como le dije trató de meterlo a la derecha y ponerlo delante de nosotros, pero se arrepintió y lo dejó atravesado en toda la curva, invadiendo los dos carriles."*

Las declaraciones de FRANCISCO ANTONIO CHICA VAHOS, son concordantes en el sentido de describir que una camioneta negra, conducida por quien dice que es *"El capitán"* realizó una maniobra de adelantamiento de un vehículo de tracción animal a bordo del que él viajaba, justo en el sitio conocido como mieles y mieles en un tramo curvo

de la vía. El testigo fue bastante claro al expresar que *"el accidente ocurrió cuando el carro se metió por el carril contrario, se salió de la derecha para adelantarle al carro de mula y ahí fue, cuando al coger el lado izquierdo, para adelantarse apareció la moto por su lado derecho bajando y ahí fue cuando le dio con el lado izquierdo del carro porque estaba ocupando el carril contrario..."*. inclusive describió que el vehículo de tracción animal quedó muy cerca de los automotores involucrados en el accidente, tanto que tuvieron que calmar el caballo que se había asustado por el choque. Además, entre una y otra declaración de FRANCISCO ANTONIO CHICA VAHOS, no se aprecian frases o conceptos contradictorios, mucho menos ambigüedades ni interés en el resultado del proceso, de manera que no hay motivos para dudar sobre lo dicho por el testigo, por lo que se le brinda bastante mérito demostrativo a su declaración sobre lo acontecido.

3.3.3. Siguiendo con el análisis de los testimonios sobre lo sucedido en el accidente del 23 de junio de 2017, se encuentra la declaración que rindió el 26 de septiembre de 2017, CARLOS ANDRÉS CARO OSPINA, durante el trámite del proceso contravencional. Explicó que es mototaxista y que luego de hacer una carrera a la bomba de la Malena de regreso iba *"...detrás de un vehículo, cuando había un carro mula parqueado en la curva de la Malena y un carro negro se iba adelantar, cuando el carro se iba a volver a meter a su carril no alcanzó a meterse y se estrellaron los dos vehículos..."*. Al ser cuestionado sobre esta respuesta, el testigo expuso: *"...lo que yo quiero decir es que a lo que el carro adelantó el carro de mula que se iba a meter a la vía de él otra vez, él no alcanzó a entrar, sino que de ahí fue que hubo el impacto..."*. Explicó que la *"moto impacta al carro porque el carro está en el carril de la motocicleta, la moto no alcanzó a coger la curva para sacar el carro."* Y agregó que el impacto fue sobre el carril de la moto. También dijo que el conductor del carro lo movió *"un poquitico para la vía de él."*

La declaración de CARLOS ANDRÉS CARO OSPINA se aprecia coherente en sí misma, en tanto no se observa en su interior datos o situaciones contradictorias, explica las razones de su dicho, indicando las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que de manera personal y directa percibió a través de sus sentidos y su razonamiento el accidente de tránsito. Es claro este testigo en mencionar que un carro color negro, inició el adelantamiento de un vehículo de tracción animal, indicando que ese automóvil, cuando iba a regresar a su vía, luego del rebasamiento, no alcanzó a hacerlo completamente porque en ese momento fue cuando se produjo el impacto con la motocicleta en el carril por el que transitaba esta última. Agregó que el carro luego fue movido a su carril, es decir a la derecha.

3.3.4. Por su parte, la demandada DIANA YOMARY MORALES TORRES, intervino en el proceso contravencional adelantado en la Secretaría de Tránsito de Puerto Berrio, su participación se produjo como testigo y no como parte, precisamente, porque ella no era una de las conductoras de los

automotores involucrados en el accidente del 23 de junio de 2017. En dicho testimonio, practicado el 10 de agosto de 2017, expresó que se desplazaba con su esposo en un vehículo por el sector de Mieles y Mieles, pasaron un reductor de velocidad a 20 km/h, antes de llegar a la curva *"...aparece de manera intempestiva una motocicleta de alto cilindraje a alta velocidad invadiendo el carril que le correspondía a mi esposo e impactando el vehículo por todo el lateral izquierdo..."*. Agregó que su esposo quien conducía el vehículo, como medida de precaución para evitar el accidente *"apenas vio que asomó la motocicleta en la curva intentó sacar la trompa del vehículo y no fue posible evitarlo por la velocidad en la que se desplazaba el motociclista."* También dijo que *"el conductor de la motocicleta alcanzó a pasar la curva, pero nosotros veníamos apenas llegando a la curva, porque la curva es muy cerrada y precisamente el reductor que existe ahí es para entrar despacio a la curva y de manera precavida."*

De otro lado, en este proceso judicial, DIANA YOMARY fue interrogada en su calidad de demandada, explicó que viajaba como copiloto en el vehículo que era conducido por su esposo. Luego de pasar el reductor de velocidad y llegando a la curva de Mieles y Mieles, venía una moto a alta velocidad e impacta la parte delantera izquierda del carro. Dijo que su esposo, el conductor del carro en que viajaba como pasajera, en el reductor de velocidad, había realizado maniobra de adelantamiento de un vehículo de tracción animal que estaba estacionado, agregó que para realizar el sobrepaso no debieron invadir el otro carril porque no era tan ancho que requiriera salirse de su propio carril. Dijo que la aparición de la moto fue muy rápida y que el conductor del carro, lo que hizo *"Inicialmente su primera maniobra fue tratar de darle más espacio a la moto para evitar la colisión y luego pues ahí inmediatamente el vehículo queda estacionado en el lugar.",* agregó que lo que hizo fue *"...sacarlo un poco más hacia a la acera, al lado derecho para brindar más espacio sobre la vía y pues por la velocidad reducida inmediatamente el vehículo queda estacionado."*. también explicó que la acción de frenado del carro se hizo después de sacar un poco la trompa del vehículo.

Las declaraciones de DIANA YOMARY MORALES TORRES, tanto la rendida en el tránsito como en este proceso judicial son coherentes entre sí, ella en ambas aseveró que la motocicleta se desplazaba a alta velocidad e invadió el carril por el que transitaban, impactando el carro. En el interrogatorio de parte rendido en este proceso de responsabilidad civil declaró sobre aspectos no mencionados en el proceso contravencional, como el adelantamiento a un vehículo de tracción animal por parte del automóvil en el que viajaba, señalando que, en cualquier caso, para ese rebasamiento, no debieron invadir el carril contrario porque el otro vehículo, el de tracción animal, no era muy ancho, además que, al momento del impacto, ya lo habían sobrepasado completamente.

La valoración de la declaración de DIANA YOMARY MORALES TORRES, debe realizarse bajo el entendimiento que ella tiene un marcado interés en el resultado de ambos procesos, tanto el contravencional en el que era parte su esposo RUBEN DARIO PARDO ACUÑA y estaba involucrado un vehículo de su propiedad, así como el interés que le asiste en este proceso judicial en el que ella es demandada de manera directa, justamente como titular del dominio del automotor de placas DJS218 al momento del accidente, aspectos que hacen que su credibilidad esté menguada y que sus dichos deban ser analizadas con rigor, siendo confrontados con los demás medios de prueba en los que debe hallar respaldo.

3.3.5. Para continuar con el análisis del accidente de tránsito ocurrido el 23 de junio de 2017, se encuentran los interrogatorios de parte que rindió RUBEN DARIO PARDO ACUÑA tanto en el proceso contravencional de tránsito ante la Secretaría de Tránsito y Transportes de Puerto Berrío, como lo expresado en el trámite de este proceso judicial. La primera de las declaraciones del demandado se produjo el 11 de julio de 2017. El demandado dijo que iba en una camioneta en el sector de Mieles y Mieles, *"...200 metros aproximadamente antes de la curva adelanto un vehículo de tracción animal quien se encontraba estacionado sin invadir carril ajeno, al término de pasarlo observo una motocicleta que venía contra el vehículo a alta velocidad invadiendo el carril mío, la reacción mía fue tratar de sacar el vehículo al sendero peatonal puesto que ya lo que sentí fue el choque..."*. Explicó que las medidas preventivas para evitar el accidente, consistieron en *"no invadir el carril y tratar de sacar el vehículo al sendero peatonal."* También dijo que el vehículo de tracción animal era un obstáculo que presentaba la vía, *"...pero que al sobrepasarlo no me induce a invadir carril."*

En el interrogatorio de parte practicado en este proceso de responsabilidad civil extracontractual, dijo que se movilizaba en la vía Medellín Puerto Berrio, *"...aproximadamente que 200 metros antes de la curva a mieles y mieles observo un vehículo de tracción animal el cual se encuentra quieto, lo adelanto ese vehículo de tracción animal sin invadir el carril, al momento de llegar antes de llegar sobre la curva observo una motocicleta que viene invadiendo el carril mío a alta velocidad que procedo a realizar a sacar el vehículo mío sobre el sendero peatonal y el momento que encuentro es el choque al momento de tener la colisión el vehículo queda totalmente quieto..."*. Reiteró que el sobrepaso se hizo 200 metros antes de la curva donde ocurrió el accidente y que el choque se produjo cuando ya había adelantado el vehículo de tracción animal y que la motocicleta la observó por primera vez a unos 50 metros de distancia de donde se produjo el impacto mientras él transitaba entre 10 y 20 km/h. Explicó que, para tratar de evitar la colisión, por la velocidad a la que viajaba y tener la motocicleta *"encima"* no frenó sino que había tratado de sacar el vehículo al sendero peatonal, pero no logró completamente. También dijo que no había invadido el carril contrario para adelantar el vehículo de tracción animal, por las dimensiones de la vía no era necesario.

Finalizó diciendo que el adelantamiento por su parte al vehículo de tracción animal se había realizado uno o dos minutos antes del choque, el cual se causó porque el motociclista transitaba por la mitad del carril contrario del que le correspondía.

De las dos declaraciones en mención, surge que RUBEN DARIO PARDO ACUÑA en ambas ocasiones manifestó que el sobrepaso de su parte al vehículo de tracción animal se produjo aproximadamente 200 metros antes de la curva donde ocurrió el accidente y que para ello no invadió el carril contrario. Igualmente hubo consonancia en ambas declaraciones en que el impacto se produjo porque la motocicleta era conducida a alta velocidad e invadiendo el carril contrario. Asimismo, dijo que conducía a baja velocidad, entre 10 y 20 km/h y que su reacción fue tratar de llevar el carro, hacia el sendero peatonal. En el interrogatorio de parte practicado en este proceso explicó que el sobrepaso al vehículo de tracción animal se había producido uno o dos minutos antes del choque.

3.3.6. El demandante JUAN FELIPE TORO DELGADO, también declaró en dos momentos, en el proceso contravencional y en el presente proceso judicial. En la primera ocasión, el 23 de agosto de 2017, explicó que conducía hacia Medellín, tomó la curva de la loma de la Malena aproximadamente a 30 o 40 km/h, *"...cuando me encontré una camioneta invadiendo totalmente mi carril, ella se encontraba muy pero muy cerca de la acera de mi mano derecha tratando de adelantar otro vehículo..."*, agregó que su reacción consistió en frenar inmediatamente, mientras que la del conductor de la camioneta *"...aceleró para tratar de sobrepasar el otro vehículo y en ese instante me colisionó con su parte izquierda..."* adicionó que la camioneta *"...invadió totalmente mi carril en una curva cerrada de línea continua, la camioneta no frenó sino que aceleró para sobrepasar el otro carro.",* también dijo que el carro había sido movido después del impacto, porque había quedado entre los dos carriles.

En el interrogatorio de parte practicado en el proceso, JUAN FELIPE TORO DELGADO, dijo que conducía una motocicleta y *"...antes de llegar a la curva de la loma de la Malena yo aviste que iba asomando como un caballo ahí en toda la curva de la Malena ahí en mieles y mieles que es una curva muy cerrada como muy ciega cuando yo ya estoy en toda la curva de mieles de mieles me percato de dos cosas primero que el caballo iba remolcando un carro mula ese carro mula iba lleno de madera iba muy despacio y conducido por dos personas y también me percato de una manera repentina que viene un carro en contravía invadiendo totalmente mi carril que estaba adelantando al carro mula cuando yo observo este carro que viene pues directo hacia mí, yo lo que hago, es una camioneta negra, yo lo que hago es que acciono los frenos tanto el delantero como el trasero, el cuerpo instintivamente se protege porque ve que la camioneta lo va a impactar y hago una posición hacia la derecha, el carro lo que hace en vez de frenar acelera, girando hacia la derecha y terminando de adelantar el carro mula, en ese preciso momento es que el señor me impacta toda la parte izquierda de mi cuerpo tobillo rodilla brazo yo el golpe me envía atrás de la*

motocicleta si yo quedo en el suelo tendido en ese momento me percato que no soy capaz de levantarme y observo que el carro se mueve un poco más hacia su derecha tratando de buscar su carril en ese momento de desesperación y todo yo estoy en el suelo tendido se acercan a mí tres personas los dos conductores del carro mula que es el señor Francisco chica y el señor León Pineda y se acerca otra persona que iba conduciendo una motocicleta que es el señor Carlos Caro las tres personas empiezan a decirme que muy bruto el señor de la camioneta negra que como se le ocurre adelantar en una curva y que más esa curva que es cerrada…". Dijo que el conductor de la camioneta se bajó del vehículo y luego se subió nuevamente y *"…mueve un poco más la camioneta…".* Expresó que cercano al sitio del accidente hay un reductor de velocidad, más adelante en el sentido que él se desplazaba y que el vehículo con el que colisionó ya había pasado sobre él. Insistió en que, al momento del impacto, el conductor del carro aceleró *"…tratando de ingresar a su carril adelantando el carro mula girando hacia la derecha, me impacta con toda su parte izquierda en mi zona izquierda…"*

Las declaraciones de JUAN FELIPE TORO DELGADO, entre sí son consonantes, en ambas el demandante dijo que mientras conducía la motocicleta había observado un vehículo en contravía en la curva de mieles y mieles y que ese carro estaba adelantando un vehículo de tracción animal, agregando que no pudo frenar para evitarlo y chocó contra él. La valoración de este medio de prueba conlleva el análisis de los aspectos que pudieran considerarse como confesión porque resultan contrarios a los intereses de la parte. Igualmente, aquellos otros aspectos en los cuales su dicho encuentre sustento o refutación en los demás medios de prueba.

3.3.7. Prueba pericial.

Tanto la parte demandante como la demandada aportaron sendos dictámenes periciales de reconstrucción de accidente de tránsito.

3.3.7.1. El dictamen pericial presentado por la parte demandada fue elaborado por ALEJANDRO RICO LEON, Físico Forense adscrito a IRSVIAL, arribó a las siguientes conclusiones:

> *"Antes del accidente, el vehículo No.1 CAMIONETA se desplazaba en sentido Medellín – Puerto Berrío a una velocidad al momento del impacto comprendida entre diecisiete (17 km/h) veinticinco (25 km/h) kilómetros por hora. El vehículo No. 2 MOTOCICLETA se desplazaba en sentido Puerto Berrío – Medellín a una velocidad al momento del impacto comprendida entre treinta (30 km/h) y treinta y ocho (38 km/h) kilómetros por hora."*
>
> *"La motocicleta ocupa el centro de la calzada y con su zona lateral izquierda impacta con la zona ídem de la camioneta, la motocicleta cae al suelo con su conductor y quedan en posición final; paralelamente al impacto el conductor de la camioneta realiza una maniobra evasiva hacia*

la derecha y de frenado de emergencia sin bloqueo de ruedas para detenerse y alcanzar su posición final."

"Las características de la vía, estado, iluminación, señalización, y demarcación, no fueron factores influyentes en la ocurrencia del accidente." "La ausencia de demarcación de línea amarilla separadora de carriles, puede llegar a ser un factor que dificulte a los conductores la ubicación espacial de los vehículos dentro de los carriles de desplazamiento."

Es importante tener en cuenta que si la motocicleta se hubiese desplazado por el centro de su carril de circulación (Puerto Berrío – Medellín) el accidente probablemente era evitable.

Basados en el análisis realizado, se establece que la causa fundamental (DETERMINANTE) del accidente de tránsito obedece a la ocupación del centro de la calzada por parte del vehículo No. 2 MOTOCICLETA.

En el interrogatorio al perito, explicó que, a través del concepto de zona de impacto se permite conocer *"…dentro de un rango donde mayor probabilidad se tuvo que haber presentado el contacto primario entre los intervinientes."* Dijo que el área de impacto se halló con el análisis de posiciones finales, la morfología del impacto y la dinámica asociada a las características y dimensiones de los vehículos, señalando *"…es que en cualquier punto de ese lugar se tuvo que haber presentado ese contacto y se incluye la probabilidad de que ese contacto se haya presentado parcialmente sobre el carril de circulación de la motocicleta zona media y parcialmente sobre el carril de circulación de la camioneta es decir lo que se entendería como esa zona media de la calzada."* Expresó que la velocidad de los vehículos se conoce con el movimiento post impacto desde el área de impacto hasta la posición final realizando un proceso de desaceleración. Mencionó que el dictamen había considerado la presencia de un vehículo de tracción animal tipo carreta sobre el carril de circulación del carro, considerando para ello la versión del conductor de la camioneta, porque ello tiene algo de similitud con lo que se ve en el lugar de los hechos con fundamento en la fotografía del lugar del accidente *"…entonces hay una manifestación de que había un elemento ahí sobre el carril, obviamente si ese elemento existe pues es un elemento que funge como una barrera potencial, pues nadie puede atravesarlo, entonces hay que esquivarlo eso es lo que manifiesta el conductor, afortunadamente hay unas fotos del día de los hechos donde bueno ahí se ve ese objeto…".* Aclaró que no estableció las medidas del vehículo de tracción animal ni de su posición, sino que ello *"…es una referencia contextualizada sobre la presencia de un elemento externo en la vía que generalmente casi siempre se pierde esa información, afortunadamente aquí hay unas fotos donde dice bueno lo que plantea uno de los intervinientes tiene algo de lógica algo de realidad (…)"* expresó que lo importante era que había un objeto y *"…obviamente no puede ser atravesado por otros y tiene que ser esquivado, hay una versión que manifiesta eso, es congruente eso es todo, eso no es mi soporte de la reconstrucción del accidente de tránsito, no es mi soporte para*

las conclusiones, ni para los cálculos numéricos." Señaló que no había demarcación en la calzada que delimitara los carriles, expresando *"...cuál es el carril contrario si no hay demarcación, entonces cómo puedo reconocer yo cuál es mi carril contrario si no tengo un límite visual, entonces, claro, ahí hay una carreta, que si la carreta mide 1.5, 2. 5 metros de ancho es indiferente en este segmento y en los resultados de la reconstrucción, solo quiero mostrar que ahí había algo que posiblemente ahí había algo y que ese algo tuvo que ser sobrepasado porque transitaba en la vía, que esta situación es la que puede llevarlo a ocupar la zona media de la calzada eso es todo y si usted mira no estoy diciendo es que no es así, porque hay una opción de que parte de la camioneta esté sobre lo que se consideraría dimensionalmente como el carril contrario por el área de impacto aun cuando no hay como saber por parte de un conductor cuál es el límite de su carril uno lo puede estimar pero si no está demarcado yo no lo puedo reconocer exactamente, entonces puedo estar 5,10, 15 centímetros por fuera de ese carril, de mi carril, como lo sé, eso es y yo tampoco lo puedo replantear, la reconstrucción se plantea la zona punteada la zona media claro ya lo estoy viendo de una reconstrucción de la escena y de los hechos entonces esta planteamiento es solamente hay un elemento ahí que tiene y debe ser adelantado, si le resto, si digo que la carreta mide 2,5 metros de ancho seria el mismo ancho de un tracto camión el cual pues no es compatible con lo que se alcanza a ver en las fotos digamos que ese elemento trasciende los resultados del informe simplemente es una demostración de una situación posible basada en elementos que se recopilaron de la investigación."*

Agregó que la carreta si tuvo en incidencia en el peritaje porque *"...es un objeto masivo que no puede ser atravesado, pero que, si mide 1,5, 1,6 no es relevante para las conclusiones del informe y para el análisis físico forense del informe es simplemente una situación, una presentación de una realidad de una situación que tiene un algo de realidad como es la presencia de ese objeto y el por qué la camioneta tuvo que desplazarse a su derecha, es una forma de responder por qué esa camioneta se encontraba así."*

Conceptuó que *"...si la motocicleta hace el desplazamiento sobre lo que sería la zona media de su espacio o su dimensión de carril y no sobre la zona media de la calzada, pues el accidente con muy mucha probabilidad no se presentaría y pues la conclusión final que es la causa, no juzgando, si no desde la perspectiva de la seguridad vial, y es que lo que generó este accidente de tránsito obedece a la ocupación del centro de la calzada por parte del vehículo número 2 motocicleta bajo de esas premisas."* Agregó que *"...si el vehículo motocicleta no ocupa la zona media de la calzada, con mayor probabilidad el contacto no se va a presentar, aun cuando el vehículo camioneta circule o llegue parcialmente esa zona media o parte del carril contrario haciendo énfasis en que yo como conductor no sé cuál es parte del carril contrario exactamente, aquí sí puedo reconocer la zona media de la calzada ese espacio estoy hablando de una línea entonces ese sería uno de los comportamientos que con mayor probabilidad aportaría a evitar el accidente no ocupar la zona media por parte de la motocicleta porque tiene una mucho más espacios del carril para transitar..."*

En el dictamen se hizo una representación del sobrepaso de la camioneta al vehículo de tracción animal y se graficó la trayectoria o desplazamiento del automóvil. Por lo que se le preguntó al perito *"…a qué distancia, según la imagen, pasó la camioneta del vehículo de atracción animal. A qué distancia pasó el punto más próximo que sería el retrovisor derecho del vehículo de atracción animal"* y respondió que no podría cuantificarlo con exactitud porque no tiene el ancho exacto de la carreta, sin embargo, dijo que no hubo daños en la parte derecha del carro *"…entonces tuvo que pasar a una distancia superior 5, 10 centímetros para evitar un contacto directo con ese otro elemento de estar ahí ese elemento pero entonces cuantificarle ese dato no si miramos la imagen ese planteamiento así puede estar por encima de los 20, 30 centímetros…"*.

En conclusión, en su concepto, la causa del accidente está asociado al factor humano, es decir, al comportamiento de uno de los operadores que genera una situación de riesgo elevado.

3.3.7.2. Dictamen pericial presentado por la parte demandante, elaborado por WILLIAM CORREDOR BERNAL, licenciado en física, vinculado al Centro de Experimentación y seguridad vial Colombia CESVI COLOMBIA, quien concluyó:

> *"Con base en la forma de tránsito de los vehículos, las posiciones finales de los rodantes y el análisis de la zona de impacto indican que el impacto se presenta sobre carril de circulación del vehículo 2 (Motocicleta) presentando invasión de la camioneta al carril contrario."*
>
> *Considerando el análisis de velocidad, a partir de la zona de contacto y distancia recorrida, se establece que: a. El vehículo 1 (Camioneta) transitaba a una velocidad mínima entre 8 km/h a 10 km/h al momento del impacto, lo cual indica que la camioneta no circulaba por encima el límite de velocidad para la zona del accidente*
>
> *Dada la forma de impacto, y la proyección hacia la posición final se establece que el vehículo 2 (Motocicleta) circulaba a una velocidad mínima entre 18 km/h a 22 km/h lo cual indica que la camioneta no circulaba por encima el límite de velocidad para la zona del accidente.*
>
> *Considerando las acotaciones de la autoridad y dada la evidencia aportada se establece que la hipótesis indicada para el vehículo 1 (Camioneta) es acorde dado que la evidencia registra que la camioneta circulaba con parte de la estructura sobre el carril contrario al momento del accidente.*

El perito WILLIAM CORREDOR BERNAL, adscrito a CESVI COLOMBIA y quien elaboró el dictamen presentado por la parte actora, explicó que con base en el análisis de las posiciones finales la zona de circulación de la motocicleta era *"sobre la izquierda de su carril de circulación"*. Después mencionó que el motociclista iría *"…sobre la zona izquierda de su carril y aquí si*

me permitiera puntualizar un tema es que como bien no tenemos un punto claro de un inicio de un arrastre de parte de la motocicleta nos permita determinar un punto, necesitamos una zona y esa zona en cierta manera está dentro del centro de la calzada de ahí que se plantea precisamente lo que sumarse estaba indicando a folio 43 del informe técnico.", señalando que solo había una calzada de circulación y dos carrieles, sin demarcación central. Justamente en el folio mencionado por el perito se aprecia una imagen titulada "*ubicación de la zona de impacto",* con la explicación según la cual: *"...la forma de tránsito del vehículo 1 (Camioneta), las posiciones finales de los rodantes y la ubicación de los rastros de caída de la motocicleta indican que el impacto se presenta cerca de la posición final de los involucrados sobre el centro de la calzada de circulación de los involucrados."* Sobre la zona de impacto posteriormente reiteró que *"...considerando esas posiciones finales y considerando la proyección que puedan tener los involucrados desde ese punto de contacto una zona de contacto cerca de ubicada digámoslo así, dentro del centro de la vía y que puede coincidir precisamente con ese punto de contacto hasta las posiciones finales..."*. Explicó que, cuando se habla de zona de impacto se refiere a un área dentro de la que pudo suceder en cualquier punto de ella la colisión. Agregó que si la motocicleta circulara por la zona media o central de lo que sería su carril de circulación "probablemente no" se hubiera presentado el accidente. Dijo que el punto de impacto se encuentra entre las dos posiciones finales de los vehículos, porque se trató de una colisión de roce "...al estar ubicado en la zona lateral izquierdo para la camioneta y en la zona lateral izquierda también para la motocicleta, indica que después se presenta ese contacto inicial los vehículos tienden a seguir hasta sus posiciones finales...". Expresó que la ubicación de las llantas del vehículo, que están hacia el lado izquierdo, si se devuelve *"...con ese mismo radio, con esa misma apertura que tienen las llantas, pues podría indicar a un más la circulación más alejado del borde de vías, sería lo que podríamos plantear sin embargo pues no sabemos si de pronto obedeció a un cambio posterior a la ocurrencia del accidente." "...si corresponde como tal a la posición final y llevando la camioneta hacia atrás retrocediendo la camioneta indicaría pues aún más la circulación más alejada del borde de vía..." "...podría ser resultado precisamente de una circulación desde el carril contrario de circulación."* Al ser consultado sobre las conclusiones del dictamen pericial, dijo que *"...el análisis de la zona de impacto indica que el impacto se presenta sobre el carril del vehículo dos motocicleta, presentando invasión de la camioneta al carril contrario esto pues reiterando precisamente esa zona de impacto y las posiciones finales así como la posible ubicación previa de los involucrados...".*

Finalmente, dijo que para la presentación del dictamen no tuvo en consideración la presencia de un vehículo de tracción animal.

4. Valoración y conclusiones probatorias sobre el accidente de tránsito ocurrido el 23 de junio de 2017.

4.1. Del recuento probatorio realizado en precedencia, se encuentran dos grupos de medios de prueba que señalan hacia conclusiones disímiles respecto de la causa del accidente de tránsito. Por una parte, las declaraciones del demandante y los testigos FRANCISCO ANTONIO CHICA VAHOS, LEON DE JESUS PINEDA CADAVID y CARLOS ANDRÉS CARO OSPINA, que indican que el accidente de tránsito ocurrido el 23 de junio de 2017, en el que chocaron la motocicleta conducida por JUAN FELIPE TORO DELGADO y el carro manejado por RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, se produjo como resultado de una maniobra de adelantamiento por parte del conductor del automóvil cuando sobrepasaba un vehículo de tracción animal, invadiendo el carril contrario de circulación por el que transitaba la motocicleta en un tramo de vía curvo.

De otro lado, está la versión de los demandados RUBEN DARIO PARDO ACUÑA y DIANA YOMARY MORALES TORRES según la cual, el referido accidente se dio como resultado de la invasión de carril por parte del motociclista, quien se desplazaba con exceso de velocidad, señalando que el adelantamiento del vehículo de tracción animal ya se había completado y que para realizarlo no tuvo que invadir el carril contrario de circulación. Igualmente, como sustento de la versión de los demandados se encuentra la resolución 4541 de 2017 de la Secretaría de Tránsito de Puerto Berrio en la que se resolvió el proceso contravencional, se declaró responsable a JUAN FELIPE TORO DELGADO y se exoneró a RUBEN DARIO PARDO ACUÑA.

Sumado a lo anterior debe considerarse que los dictámenes periciales también arrojaron conclusiones o resultados opuestos en cuanto a la causa a la que se atribuye el resultado. En el dictamen que fue aportado por el demandante se dijo*: "...la hipótesis indicada para el vehículo 1 (Camioneta) es acorde dado que la evidencia registra que la camioneta circulaba con parte de la estructura sobre el carril contrario al momento del accidente."* Por otro lado, el presentado por los demandados, concluyó: *"...la causa fundamental (DETERMINANTE) del accidente de tránsito obedece a la ocupación del centro de la calzada por parte del vehículo No. 2 MOTOCICLETA."*

4.2. Lo decidido en la resolución 4541 del 30 de noviembre de 2017, de la Secretaría de Tránsito y Transportes de Puerto Berrío, en la que se resolvió el proceso contravencional de tránsito, se declaró responsable a JUAN FELIPE TORO DELGADO y se exoneró a RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, no es vinculante para la decisión que debe adoptar la autoridad judicial en esta providencia al resolver sobre la responsabilidad civil que pudiera derivarse del accidente de tránsito ocurrido el 23 de junio de 2017, básicamente, porque lo resuelto en el comentado acto administrativo solamente es un

medio de prueba que debe ser valorado en conjunto con los demás y, principalmente, porque la conclusión probatoria a la que arribó la autoridad de tránsito es contraevidente frente a los elementos de convicción que tuvo a su alcance.

Sin que este sea el escenario para cuestionar la legalidad o validez de la comentada resolución, esta autoridad judicial, con base en los mismos medios de prueba que tuvo a su alcance la Secretaría de Tránsito de Puerto Berrío, se aparta de lo resuelto por esa autoridad administrativa, por las siguientes razones:

(i) Aseveró la autoridad de tránsito, sin ninguna motivación al respecto, que lo dicho por DIANA YOMARY MORALES TORRES concordaba con lo expuesto en los demás testimonios presentados, lo cual no es cierto, porque la versión de DIANA YOMARY MORALES TORRES está en clara contraposición con lo dicho por FRANCISCO ANTONIO CHICA VAHOS, LEON DE JESUS PINEDA y CARLOS ANDRES CARO OSPINA. Por una parte, DIANA YOMARY dijo que el carro ya había sobrepasado el vehículo de tracción animal y que para hacerlo no debió invadir el carril de circulación de la motocicleta. Por su lado, los testigos antes mencionados, señalaron lo opuesto, en el sentido que el vehículo conducido por RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, al realizar la maniobra de adelantamiento había invadido el carril contrario, además, que el impacto se produjo cuando todavía no había regresado totalmente a su carril porque no había culminado la maniobra de sobrepaso.

(ii) La Secretaría de Tránsito de Puerto Berrio, desestimó absolutamente el dicho de JUAN FELIPE TORO DELGADO, porque él dijo que el impacto había sido en su carril y que el carro había quedado en el centro de la vía, pero en las fotografías se evidencia que el vehículo se encuentra en el carril derecho. Para arribar a esta conclusión, la autoridad de tránsito dejó de lado la máxima de la experiencia que indica que luego de un choque lateral, como el que ocurrió, los vehículos involucrados tienen un proceso de desaceleración lo que hace que no queden inmóviles inmediatamente después de la colisión y sigan desplazándose hasta que se detienen por completo, además que RUBEN DARIO PARDO ACUÑA y DIANA YOMARY MORALES TORRES, expresaron que la reacción para evitar el accidente fue “sacar el carro al sendero”, es decir, girarlo a la derecha, lo cual indicaba que la zona de impacto no fue el mismo sitio donde quedó detenido el carro, lo cual también era evidente de las fotografías, en donde con claridad se aprecia que uno y otro vehículo quedaron separados, lo cual era indicativo que se movieron después del choque, aunque haya sido por inercia.

(iii) Ante la duda que le generaba la declaración de LEÓN DE JESUS PINEDA CADAVID, porque la consideraba ambigua y contradictoria, la

Secretaría de Tránsito de Puerto Berrío, estableció una regla de valoración según la cual *"...toda duda razonable será resuelta a favor del implicado..."*, teniendo como tal a RUBEN DARIO PARDO ACUÑA. Lo primero que debe mencionarse sobre esta regla de valoración es que no está de ninguna manera motivada en la resolución, es decir, no se explican las razones por las cuales se aplicó y por qué en este caso el señor PARDO ACUÑA era destinatario de ese beneficio probatorio.

Además, esa regla de valoración o interpretación según la cual todas las dudas se resolverían en favor del "implicado" RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, no encuentra sustento lógico, básicamente, porque en el accidente había dos implicados, JUAN FELIPE TORO, conductor de la motocicleta y RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, conductor del carro y no uno solo como pareció entenderlo la Secretaria de Tránsito.

De igual manera, en cualquier evento, incluido el trámite contravencional de tránsito, incumbe a la parte probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ella persigue, en tal caso, la duda que generaba en la autoridad de tránsito la declaración de LEON DE JESUS PINEDA, podría incidir en que no se probara la hipótesis de JUAN FELIPE TORO sobre la causa del accidente, pero ello no la habilitaba para señalar que todo aquello en cuanto hubiese duda se resolviera en favor de RUBEN DARIO PARDO ACUÑA.

(iv) No valoró los testimonios de FRANCISCO ANTONIO CHICA VAHOS y CARLOS ANDRES CARO OSPINA. La mención de estas dos personas se limitó a transcribir apartes de lo dicho por ellos, a pesar que estos dos testigos aseguraban haber presenciado el accidente y explicaron que se produjo porque un carro negro (el que conducía RUBEN DARIO PARDO ACUÑA) había iniciado el sobrepaso de un vehículo de tracción animal, para lo cual invadió el carril contrario y se produjo la colisión con la motocicleta. De ninguna manera se explicó por qué esos testimonios no eran creíbles y no se les atribuía mérito demostrativo, a pesar que los mismos fueron consistentes y coherentes en sus aspectos fundamentales, indicando lo que los testigos apreciaron de manera personal y directa.

(v) De manera general dijo que los testigos habían dicho que los vehículos no habían sido movidos, cuando al menos FRANCISCO ANTONIO CHICA VAHOS y CARLOS ANDRES CARO OSPINA, dijeron lo contrario.

4.3. Al analizar en conjunto las declaraciones rendidas por los testigos del accidente de tránsito ocurrido el 23 de junio de 2017, FRANCISCO ANTONIO CHICA VAHOS, LEON DE JESUS PINEDA CADAVID y CARLOS ANDRÉS CARO OSPINA, las cuales resultan creíbles por su espontaneidad, coherencia, y desinterés en el resultado del proceso, además que sus dichos encuentran sustento en otros medios de prueba, especialmente el dictamen pericial

elaborado por el perito adscrito a IRSVIAL y que fue aportado por la parte demandada, se arriba a la conclusión que RUBEN DARIO PARDO ACUÑA mientras conducía un automóvil tipo camioneta de color negro, en el sector conocido como Mieles y Mieles en zona urbana de Puerto Berrio en un tramo de vía curvo, inició una maniobra para rebasar o adelantar un vehículo de tracción animal sobre el que se desplazaban FRANCISCO ANTONIO CHICA VAHOS y LEON DE JESUS PINEDA CADAVID en dirección Cisneros Puerto Berrio, encontrándose en esa maniobra y sin terminarla, porque no había vuelto a su carril, asomó en sentido contrario la motocicleta conducida por JUAN FELIPE TORO DELGADO, produciéndose la colisión entre estos dos automotores.

Como se dijo, estas declaraciones encuentran respaldo en el dictamen pericial aportado por los demandados, realizado por experto adscrito a IRSVIAL en el que se hizo una representación gráfica[21] del sobrepaso de la camioneta al vehículo de tracción animal tipo carreta momentos antes de la colisión, apreciándose que se hizo a muy corta distancia de donde chocaron el carro y la motocicleta. Inclusive en el referido dictamen se aportaron fotografías[22] en las que se observa la presencia del vehículo de tracción animal (una carretilla tirada por un caballo) muy cerca de donde quedó la motocicleta conducida por JUAN FELIPE TORO DELGADO. Sobre esto los testigos FRANCISCO ANTONIO CHICA VAHOS, LEON DE JESUS PINEDA CADAVID, quienes viajaban a bordo de la referida carretilla, describieron con claridad que, ante el choque de los vehículos, debieron descender de la carreta para calmar el caballo que se había alterado por la cercanía de la colisión. De esta manera, quedó demostrado que RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, conduciendo el vehículo de placas DJS218, momentos antes del choque y a muy corta distancia de donde sucedió, había realizado maniobra de adelantamiento de un vehículo de tracción animal tipo carretilla, la cual no había finalizado cuando se produjo el impacto.

Igualmente, estos dos medios de prueba (testimonios y dictamen pericial), demeritan y contradicen, contundentemente, lo que con insistencia alegó el demandado RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, que el sobrepaso al vehículo de tracción animal se había producido aproximadamente 200 metros antes de la curva de donde finalmente chocaron el automóvil que conducía y la motocicleta que manejaba el demandante JUAN FELIPE TORO DELGADO. Igualmente, desdicen de la aseveración del demandado según la cual el adelantamiento se realizó uno o dos minutos previos a la colisión. Contrario a todo esto, quedó acreditado que el sobrepaso del vehículo de placas DJS218 conducido por el demandado RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, al vehículo de tracción animal se hizo muy cerca de donde se produjo el choque con la moto de placas CQC55 manejada por JUAN FELIPE TORO

[21] PDF 21 42/50
[22] PDF 21 24 y 25/50

DELGADO, además que el sobrepaso fue tan solo unos instantes previos al choque, que inclusive no había vuelto a su carril de circulación y, en ningún caso, el adelantamiento se hizo uno o dos minutos antes como lo aseveró el demandado. Por lo anterior, el dicho de RUBEN DARIO PARDO ACUÑA sobre este aspecto en particular no solo no resulta creíble, sino que se demostró que no corresponde con lo ocurrido, encontrándose, inclusive, con su declaración muy cerca de no atender a su deber de no faltar a la verdad, previsto en el artículo 203 del CGP, a lo que también debe sumarse la deficiente contestación de la demanda para lo que los artículos 96 y 97 del CGP prevén la consecuencia de presumir cierto el respectivo hecho.

En este caso, no se trata solo de la presunción de certeza por los defectos de la contestación, sino que los medios de prueba antes relacionados, arrojan el convencimiento que RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, había realizado una maniobra de adelantamiento a un vehículo de tracción animal y encontrándose en ella (no había concluido porque todavía no regresaba a su carril de circulación) colisionó con la motocicleta manejada por JUAN FELIPE TORO DELGADO.

4.3. En cuanto a la invasión de carril por parte de los conductores como la causa del accidente, situación que recíprocamente se atribuyeron demandante y demandados, los testigos FRANCISCO ANTONIO CHICA VAHOS, LEON DE JESUS PINEDA CADAVID y CARLOS ANDRÉS CARO OSPINA, tal como se expresó, fueron categóricos en aseverar que RUBEN DARIO PARDO ACUÑA rebasó un vehículo de tracción animal, además, quedó establecido que eso se produjo cerca del lugar del impacto y momentos antes que sucediera, además que para realizar el adelantamiento tuvo que pasarse al carril contrario.

LEON DE JESUS PINEDA CADAVID, a pesar de sus imprecisiones y contradicciones en las declaraciones, señaló que el carro conducido por "el capitán" RUBEN DARIO PARDO ACUÑA[23] para sobrepasar el *"carro de mula"* sobre el que él viajaba *"se abrió",* entendiéndose dicha manifestación como la aseveración que el conductor del automóvil traspasó al carril contrario de circulación. Por su parte, FRANCISCO ANTONIO CHICA VAHOS, sobre la invasión de carril por parte del vehículo negro que venía detrás y que conducía RUBEN DARIO PARDO ACUÑA expresó*: "...de ahí le dio adelantarse en la curva, en el momento que se adelantó en la curva apareció el señor Juan Felipe en la moto por la derecha de él y lo cogió el carro del capital por el lado izquierdo..."; "...el accidente ocurrió cuando el carro se metió por el carril contrario se salió de la derecha para adelantarle al carro de mula y ahí fue cuando al coger el lado izquierdo para adelantarse apareció la moto por su lado derecho bajando y ahí fue cuando le dio con el lado izquierdo del carro porque estaba*

[23] En las fotografías del accidente se observa a quien sería Rubén Darío Pardo Acuña, vistiendo el uniforme del Ejército Nacional de Colombia. Además, en el interrogatorio de parte, en sus generales de ley, señaló que era oficial de dicha institución.

ocupando el carril contrario es decir el carro…"; "…venía estable detrás de nosotros en la curva le dio por abrirse para adelantar"; "…en toda la curva de mieles y mieles, el del carro negro se adelantó por la izquierda para pasarnos a nosotros.". Finalmente, CARLOS ANDRES CARO OSPINA, sobre este tema en particular, dijo*: "…había un carro mula parqueado en la curva de la Malena y un carro negro se iba adelantar, cuando el carro se iba a volver a meter a su carril no alcanzó a meterse y se estrellaron los dos vehículos…"; "…lo que yo quiero decir es que a lo que el carro adelantó el carro de mula que se iba a meter a la vía de él otra vez, él no alcanzó a entrar, sino que de ahí fue que hubo el impacto…"; "…el carro está en el carril de la motocicleta, la moto no alcanzó a coger la curva para sacar el carro."*

De esa manera los testigos concuerdan en que el carro negro, conducido por RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, para rebasar el vehículo de tracción animal, pasó al carril contrario de circulación, encontrándose en ese momento con la motocicleta conducida por JUAN FELIPE TORO DELGADO, produciéndose el impacto entre los dos automotores.

Sobre esta misma situación, en la imagen 26[24] del dictamen pericial aportado por los demandados y realizado por perito adscrito a IRSVIAL, *"…se aprecia la secuencia del accidente según la versión del conductor de la camioneta, el cual manifestó que antes de la colisión con la motocicleta realizó una maniobra de adelantamiento sobre un vehículo de tracción animal tipo carreta".*

En dicha imagen se observa la recreación realizada por el perito, en la que no solo se aprecia la secuencia del accidente, sino que el carro negro debió rebasar una carreta y que para hacerlo tuvo que ubicarse al menos sobre la línea de demarcación imaginaria de los carriles en el dictamen, porque

[24] PDF 21 42/50

en el sitio del accidente no existía. En las imágenes también se visualiza que, según la recreación realizada por el perito, el carro prácticamente pasó rozando la carreta tirada por un caballo. A este aspecto en particular el perito restó importancia durante la audiencia, sin embargo, al mismo tiempo indicó que esa carreta era un obstáculo y que debía ser rebasado, porque no podía atravesarse.

Por su parte DIANA YOMARY MORALES TORRES, quien viajaba como copiloto del carro DJS218 expresó que, aunque no podría determinar qué distancia hubo entre el vehículo y la carreta tirada por el caballo, en su experiencia como conductora, una maniobra como esa se realiza "*...como unos 50 centímetros tal vez.".* La anterior declaración de la demandada sobre el espacio entre el carro y la carreta, sumado a la versión de los testigos, dan al traste con la recreación del perito sobre el sobrepaso, en la que se aprecia que se hizo prácticamente rozándose la camioneta con el vehículo de tracción animal. Si se consideraran al menos los 50 centímetros que mencionó la demandada DIANA YOMARY MORALES TORRES, ello ubicaría el carro mucho más corrido hacia la izquierda, ocupando un mayor espacio del carril contrario de circulación

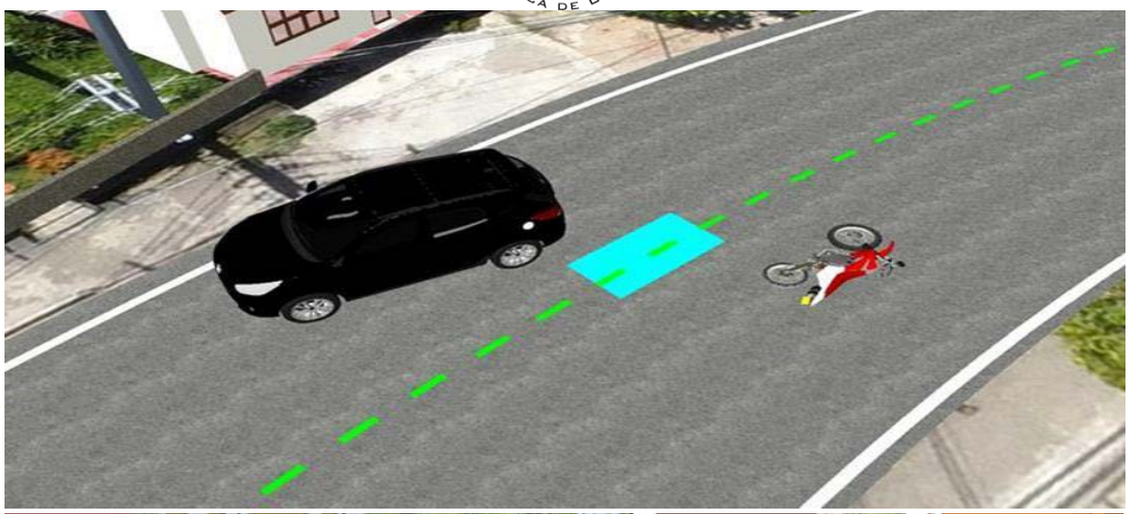
Adicionalmente, debe considerarse que tanto DIANA YOMARY MORALES TORRES como RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, copiloto y conductor de la camioneta, respectivamente, así como JUAN FELIPE TORO DELGADO, conductor de la motocicleta, aseveraron que la reacción de quien conducía el automóvil, instantes previos a la colisión, fue girar a la derecha para buscar el sendero peatonal, lo cual hace concluir que el vehículo, que ni siquiera llegó a la línea blanca de demarcación de la calzada (la cual sí existía en el sitio), circulaba por el medio de ella, tal como lo concluyeron ambos dictámenes periciales de reconstrucción de accidente de tránsito.

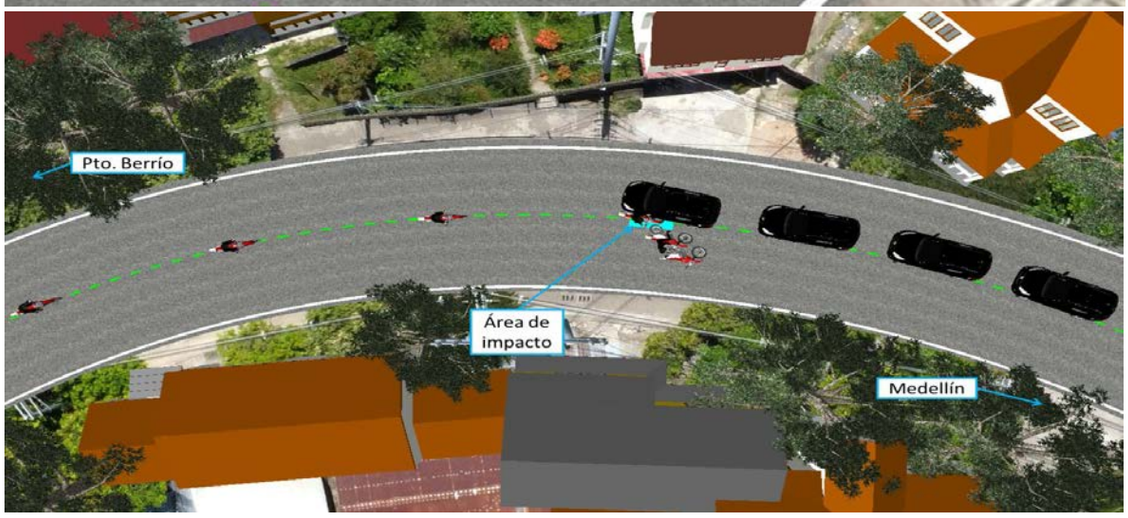
De esta manera, se concluye que la conducta de RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, conductor del carro con placas DJS218, consistió en rebasar un vehículo de tracción animal en un tramo curvo de la vía Cisneros Puerto Berrio y para realizar dicha maniobra ocupó parte del carril contrario de circulación, produciéndose la colisión con la motocicleta manejada por JUAN FELIPE TORO DELGADO, cuando intentaba regresar a su carril, justo sobre el centro de la calzada.

4.4. En los dos dictámenes periciales aportados al proceso, tanto el realizado por IRSVIAL como el elaborado por CESVI COLOMBIA, se dijo que el área de impacto fue sobre el centro de la calzada.

En el primero de esos dictámenes se graficó[25], así:

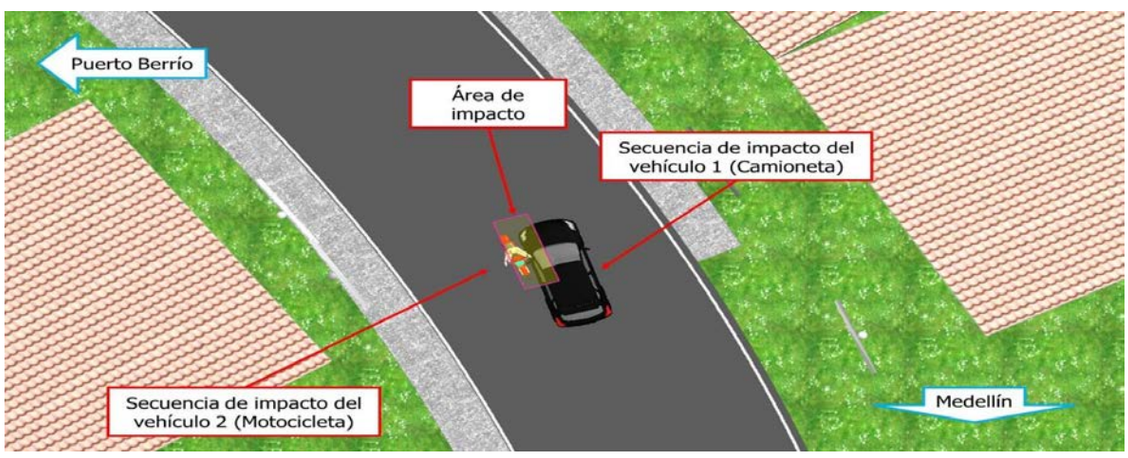
[25] PDF 21 39 y 41/50



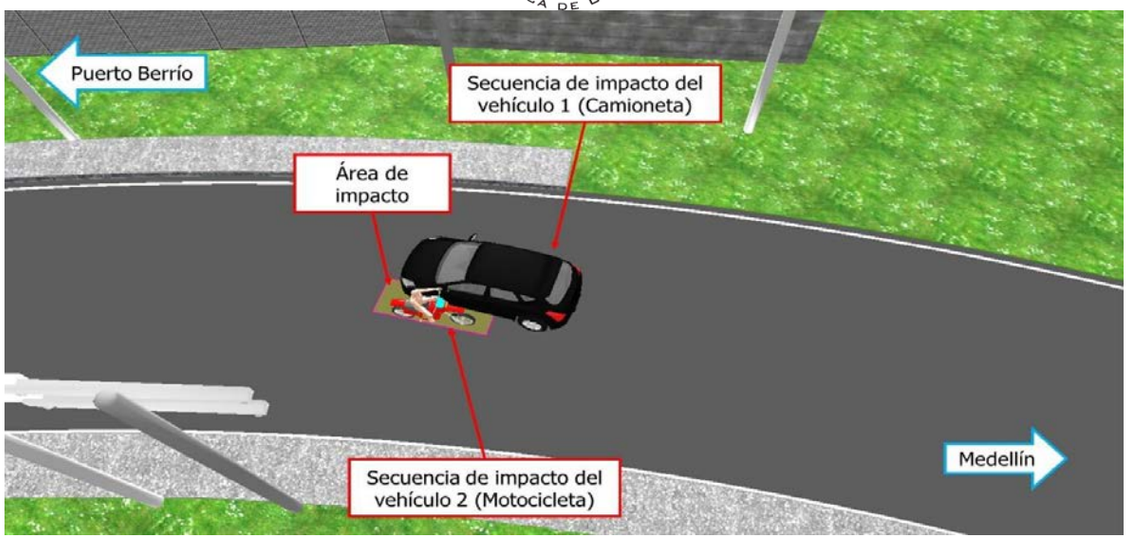


Además, se explicó que el área de impacto corresponde a *"El área azul de 2,0 x 1,0 m en las imágenes, indica que el impacto entre los vehículos involucrados se presenta en cualquier punto de esta, con los ángulos que allí se observan, la cual se encuentra ubicada en el centro de la calzada."* (subrayado fuera de texto)

En el segundo dictamen pericial, el que fue elaborado por CESVI COLOMBIA, se graficó de la siguiente manera[26]:



[26] PDF 44 44/94



En el dictamen de manera expresa se dijo: "*Adicionalmente la forma de tránsito del vehículo 1 (Camioneta), las posiciones finales de los rodantes y la ubicación de los rastros de caída de la motocicleta indican que el impacto se presenta cerca de la posición final de los involucrados sobre el centro de la calzada de circulación de los involucrados."* (subrayado fuera de texto)

En ambos dictámenes, aunque los peritos arribaron a conclusiones disímiles sobre la causa del accidente, básicamente apoyando la tesis de la parte que los contrató, concuerdan es que el "área de impacto" o colisión se produjo sobre el centro de la calzada, de donde se infiere que ninguno de los dos automotores circulaba por su correspondiente carril.

Como se dijo en precedencia, cada uno de los peritos atribuye la causa eficiente del accidente a la conducta de la contraparte de quien los contrató para la elaboración de la experticia. Al respecto, el perito adscrito a IRSVIAL, quien elaboró el dictamen por solicitud de LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES, concluyó:

> "*Es importante tener en cuenta que si la motocicleta se hubiese desplazado por el centro de su carril de circulación (Puerto Berrío – Medellín) el accidente probablemente era evitable.*
>
> *Basados en el análisis realizado, se establece que la causa fundamental (DETERMINANTE) del accidente de tránsito obedece a la ocupación del centro de la calzada por parte del vehículo No. 2 MOTOCICLETA."*

La anterior conclusión del perito, con base en los mismos elementos considerados por él y con igual análisis, poniendo de relieve que el área de impacto fue el centro de la calzada, admite una conclusión contraria, en el sentido que si el carro se hubiese desplazado por el centro de su carril de circulación (Puerto Berrio-Medellín) y no por la mitad de la calzada, el accidente probablemente era evitable. De igual manera, basados en el análisis realizado, se podría establecer que la causa fundamental del

accidente de tránsito obedece a la ocupación del centro de la calzada por parte del vehículo No. 1 AUTOMÓVIL.

Por su parte, el perito adscrito a CESVI COLOMBIA, contratado por el demandante JUAN FELIPE TORO DELGADO, concluyó:

> *"Con base en la forma de tránsito de los vehículos, las posiciones finales de los rodantes y el análisis de la zona de impacto indican que el impacto se presenta sobre carril de circulación del vehículo 2 (Motocicleta) presentando invasión de la camioneta al carril contrario."*

La anterior conclusión del dictamen contradice abiertamente los fundamentos del mismo, porque como se indicó en precedencia, claramente el perito conceptuó que el área de impacto fue "...*sobre el centro de la calzada de circulación de los involucrados...",* por lo anterior, es incomprensible como después de considerar que el impacto fue sobre el centro de la calzada, finalmente concluyó que la colisión se presentó sobre el carril de circulación de la motocicleta.

Por lo anterior, siguiendo las reglas de apreciación del dictamen, previstas en el artículo 232 del CGP, se estima que la experticia elaborada por IRSVIAL se realizó por un profesional idóneo, altamente capacitado, de excelente comportamiento durante la audiencia, con sustento conceptual teórico y práctico, además que es un dictamen presentado con claridad, exhaustividad y calidad en sus fundamentos, sin embargo, se considera que carece de precisión en sus conclusiones, porque a una misma situación de hecho como lo fue la *"ocupación del centro de la calzada"*, conducta que fue realizada por ambos automotores (carro y motocicleta), solamente le atribuyó la causa del accidente al motociclista, cuando al mismo tiempo y también de manera directa, el conductor del carro ocupaba esa misma zona de la calzada donde se produjo el impacto. Dicho en otras palabras, su conclusión es tendenciosamente encaminada a favorecer la versión que conviene a los intereses de quien lo contrató para elaborar el dictamen.

En igual sentido, para la apreciación del dictamen pericial elaborado por CESVI COLOMBIA, con las mismas reglas antes mencionadas, debe considerarse que fue hecho por un perito idóneo, con formación académica suficiente para hacerlo, con un buen comportamiento durante la audiencia, que le permitió explicar el dictamen elaborado. Sin embargo, este dictamen comparado con el dictamen de IRSVIAL surge con menor claridad y exhaustividad, todo ello marcado por la falta de consideración de un elemento absolutamente relevante e indispensable que marcó el accidente de tránsito ocurrido el 23 de junio de 2017, como lo fue la presencia del vehículo de tracción animal (carretilla tirada por caballo) que fue fundamental en que el carro de placas DJS218 abandonara su carril de circulación para sobrepasarlo y realizando esa maniobra se produjera el

impacto. Todo lo anterior, hace que sus consideraciones y conclusiones estén menguadas por obviar dicho elemento absolutamente trascendente en el suceso objeto de análisis.

De igual manera, respecto al dictamen de CESVI COLOMBIA, debe considerarse que arribó a una conclusión contraria a sus propios fundamentos al indicar que la colisión fue en el carril de circulación de la moto cuando previamente había señalado que el impacto fue en el centro de la calzada. Así las cosas, al igual que sucedió con el dictamen de IRSVIAL, con el de CESVI COLOMBIA, también se percibió la tendencia del perito de favorecer la tesis de quien contrató la experticia.

A pesar de los mencionados defectos de ambos dictámenes, lo que se destaca de ellos y que será considerado en esta providencia porque tiene el sustento técnico científico de dos profesionales altamente capacitados y con experiencia en esta clase de asuntos, es el fundamento general según el cual, el "área de impacto" se produjo sobre el centro de la calzada.

4.5. En cuanto a la conducta del demandante JUAN FELIPE TORO DELGADO, para la producción del accidente de tránsito del 23 de junio de 2017, él confesó durante la declaración rendida ante la Secretaría de Tránsito de Puerto Berrio, que momentos previos al accidente conducía su motocicleta *"...tomé la curva iba más o menos de 30 a 40 kilómetros por hora cuando me encontré con una camioneta..."*. El dictamen pericial realizado por IRSVIAL, aportado por los demandados señala que la motocicleta, tuvo "*Velocidad de impacto de la MOTOCICLETA: entre 30 y 38 km/h."*

Con base en el análisis de estos dos medios de prueba (confesión y dictamen pericial) se concluye que JUAN FELIPE TORO DELGADO, conducía la motocicleta de placas CQC-55, excediendo los límites de velocidad en la zona urbana donde se produjo la colisión, en la cual existía señalización de 30 kilómetros por hora.

4.6. Del anterior análisis probatorio, se concluye que el accidente de tránsito ocurrido el 23 de junio de 2017 en el que chocaron la motocicleta manejada por JUAN FELIPE TORO DELGADO y el carro conducido por RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, se produjo como resultado que ambos rodantes circulaban por el centro de la calzada de la vía Cisneros Puerto Berrio. En el caso del automóvil, este lo hacía por realizar una maniobra previa de adelantamiento sobre un vehículo de tracción animal (carretilla tirada por un caballo), la cual no había culminado porque no había regresado totalmente a su carril cuando se produjo el impacto y que ello tuvo ocurrencia en un sitio que a pesar de no tener demarcación central o entre los carriles, al ser una curva bastante pronunciada, denotaba para cualquier conductor, la prohibición de adelantar en dicho lugar. En el caso de la

motocicleta, su desplazamiento por el centro de la calzada, si bien no está precedida de un rebasamiento como en el caso del automóvil, no hay ninguna razón que justifique porqué el conductor dirigía la motocicleta por ese sitio y no se desplazaba ocupando un carril como lo ordena la norma de tránsito, sino por el centro de la calzada, sumado al hecho que se movía con exceso de velocidad.

4.7. Conforme a lo previsto en el artículo 2341 del C.C., para el éxito de la pretensión de responsabilidad civil extracontractual es necesario acreditar varios presupuestos axiológicos, a saber: el hecho imputable a la conducta de alguien, el daño (junto con sus consecuenciales perjuicios) y la relación de causalidad entre éste y aquel[27]. Cuando el daño se origina en una actividad peligrosa, desde el artículo 2356 C. C. se ha establecido un régimen probatorio especial[28], en el que no es necesario acreditar que el hecho dañoso sea imputable a la conducta *culposa* del demandado[29]. También es posible que el daño responda parcialmente a la conducta de la víctima, en cuyo caso "*la apreciación del daño está sujeta a reducción"*, según el artículo 2357 C. C.

En el caso concreto, la producción del resultado dañoso (lesiones ocasionadas en el accidente de tránsito y daños a la motocicleta) es atribuible en gran medida al demandado RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, pero otra parte también es imputable a JUAN FELIPE TORO DELGADO, por el hecho de conducir su motocicleta por el centro de la calzada y excediendo los límites de velocidad. De lo anterior se deriva que el demandante se expuso imprudentemente al daño, por lo que hay lugar a la reducción de la indemnización, todo ello a pesar que RUBEN DARIO PARDO ACUÑA realizó una maniobra de adelantamiento en un sitio en el que las más elementales reglas de la experiencia y sentido común indican que no debe hacerse –en una curva sin visibilidad-, sin embargo, la conducta de JUAN FELIPE TORO DELGADO, también contribuyó a que se produjera el accidente. En consecuencia, se aplicará lo previsto en el artículo 2357 del C.C. para efectos de la reducción de la indemnización.

Conforme a lo expuesto se considera que hubo una secuencia causal concurrente de actividades peligrosas en la conducción de automotores que contribuyó a la producción del daño, además, que cada uno de los involucrados en el accidente contribuyó a su producción. En tal sentido, resulta necesario realizar la graduación de culpas examinando plenamente la conducta del autor y de la víctima para precisar su incidencia en el daño

[27] CSJ, SC, 6 abr. 2001, rad. n.º 5502
[28] En sus orígenes se resalta la CSJ SC, 14 mar. 1938, G. J. XLVI, p. 211 a 217. Recientemente, cfr.24 ago. 2009, rad. n.º 2001-01054-01; 25 ago. 2010, rad. n.º 2005-00611-01; 3 nov. 2011, rad. n.º 2000-00001; 25 jul. 2014, rad. n.º 2006-00315, entre muchas otras.
[29] Según la doctrina probable que recientemente ha consolidado la Corte Suprema de Justicia, la concurrencia de dos actividades peligrosas no desvirtúa este marco conceptual. Lo que interesa es determinar la *intervención causal* de cada actividad, precisando cuál de ellas es la determinante en la generación del daño (CSJ, SC, 24 ago. 2009, rad. 2001-01054; SC12994-2016; SC2107-2018 y SC3862-2019).

y determinar la responsabilidad civil de uno y otro. Para ello el juzgador *"...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 (...)*[30]

En este caso, como se ha dicho, la colisión entre el carro y la motocicleta se produjo cuando el primero de estos vehículos realizada una maniobra de adelantamiento de una carretilla tirada por un caballo, en un tramo curvo de vía sin visibilidad, además, que el motociclista se desplazaba con exceso de velocidad, produciéndose el impacto en el centro de la calzada. Ambas conductas fueron determinantes en la colisión, porque los dos vehículos ocupaban el centro de la calzada, de manera que la atribución del resultado dañoso se hace a ambos, pero con una mayor participación a RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, porque las dos actividades peligrosas son asimétricas, pues la potencialidad de generar daño es mayor al manejar un automóvil tipo camioneta que una motocicleta, además, el choque entre los automotores estuvo precedido de una evidente imprudencia de RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, quien rebasó el vehículo de tracción animal en una curva, el cual significaba un obstáculo para él, pasando a ocupar el centro de la calzada al momento de la colisión. En conclusión, el choque entre los dos automotores del que derivó el resultado dañoso consistente en las lesiones causadas al demandante y las averías a la motocicleta, es atribuible a ambos conductores, pero con un mayor juicio de reproche y atribución de causalidad para RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, ante la exagerada imprudencia de rebasar el vehículo de tracción animal en el sitio donde se produjo la colisión. Su conducta no atendió a la obligación de *"...comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás [personas]..."* (art. 55 del Código Nacional de Tránsito) y tampoco al deber de "*abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento"* (art. 61 ibídem). De esa manera la indemnización resultante será reducida, según el arbitrio judicial en un porcentaje del 30%.

4.8. Según lo expuesto, se puede tener por establecida la relación de causalidad entre el daño reclamado y la conducta del demandado RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, con lo que él estaría llamado a responder por la totalidad de los perjuicios que contribuyó a causar, según la regla del artículo 2344 C. C. Esa responsabilidad es solidaria y extensible a la también demandada DIANA YOMARY MORALES TORRES, propietaria del vehículo tipo

[30] Ibídem

camioneta de placas DJS218 al momento del accidente, por ser la guardiana de la actividad peligrosa de la conducción de automotores.

5-. Acción directa contra la aseguradora

5.1. El demandante JUAN FELIPE TORO DELGADO, citó como directamente como demandada a LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES, con el pedido que se le condene por *"...concepto de perjuicios materiales e inmateriales en la modalidad de perjuicio moral, daño a la vida de relación, daño emergente, lucro cesante consolidado y lucro cesante futuro, para lograr con este pago la indemnización plena e integral de todos los perjuicios ocasionados al demandante, conforme a lo preceptuado por el artículo 16 de la Ley 446 de 1998."*, según la póliza de responsabilidad civil extracontractual que cobijaba al vehículo.

La aseguradora al contestar la demanda emitió *"pronunciamiento al ejercicio de acción directa..."*, en especial *"frente al único contrato de seguro eventualmente afectable"*. Al respecto, expresó que frente al vehículo de placas DJS218 se contrató la póliza AA110363 para el período comprendido entre el 28 de febrero de 2017 y el 28 de febrero de 2018, además, que dicha póliza fue tomado por BANCO FALABELLA S.A., siendo su único asegurada y beneficiaria DIANA YOMARY MORALES TORRES, cualquier obligación con cargo a dicha póliza está sujeta a las condiciones de aseguramiento particulares allí consignadas, así como a las generales consignadas en la forma 30092013-1601-P-03-000000000000117, a la cual se acogen, siendo una responsabilidad contractual, no solidaria.

Agregó que, el 16 de junio de 2021 había objetado fundadamente la reclamación del demandante por el accidente de tránsito ocurrido el 23 de junio de 2017, básicamente, por la ausencia de prueba de la responsabilidad del asegurado. Adicionó que debía reconocerse las condiciones del contrato de seguro, póliza AA110363, para afianzar aquellos hechos que constituyan un perjuicio, daño o pérdida para el asegurado, siempre y cuando la ocurrencia de ellos haya sido durante el período de vigencia, además, que por la naturaleza de los hechos que son objeto de debate, el amparo que podría resultar afectado sería "LESIONES O MUERTE A UNA PERSONA", el cual cuenta con un límite de $700.000.000.

Para resolver sobre este tópico en particular, debe considerarse que el seguro de responsabilidad es uno que "*impone a cargo del asegurador la obligación de indemnizar los perjuicios patrimoniales que cause el asegurado con motivo de determinada responsabilidad en que incurra de acuerdo con la ley y tiene como propósito el resarcimiento de la víctima*" (art. 1127 C. Co.). La Corte Suprema de Justicia ha establecido que, de cara a la pretensión directa que ejerce la víctima beneficiaria, comprende la indemnización de los perjuicios de toda índole que sufra esa víctima, y no es necesario que el amparo de

perjuicios extrapatrimoniales esté expresamente contemplado en la póliza[31]. Antes bien, si la aseguradora desea excluir dicho amparo debe hacerlo expresamente, según la libertad que le otorga el art. 1056 C. Co[32].

En el caso bajo estudio, en la póliza AA110363, correspondiente al producto "AUTOPLUS" la aseguradora era LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES y la asegurada era DIANA YOMARY MORALES TORRES. La vigencia era del 28 de febrero de 2017 al 28 de febrero de 2018, por el vehículo de placas DJS218, teniendo dentro de las "COBERTURAS AL VEHÍCULO" las que se denominan como "LESIONES O MUERTE A UNA PERSONA" y "DAÑOS A BIENES DE TERCEROS", cada una por un "VALOR ASEGURADO" de $700.000.000. De esta manera, el accidente de tránsito en el que resultó lesionado JUAN FELIPE TORO DELGADO, luego de colisionar con el vehículo de propiedad de la asegurada, el 23 de junio de 2017, está cubierto por la póliza en mención. Igualmente, conforme a lo descrito en las "CONDICIONES GENERALES" de la "PÓLIZA DE SEGUROS PARA AUTOMÓVILES PARTICULARES[33]", se expresó que LA EQUIDAD indemnizará hasta por la suma asegurada estipulada en la carátula, los perjuicios patrimoniales (daño emergente y lucro cesante) causados a terceros, derivados de responsabilidad civil extracontractual en la que incurra el asegurado, por lesión, muerte o daños a bienes de terceros, ocasionados en accidente de tránsito a través del vehículo amparado. De igual manera, se indemnizarán *"...los perjuicios extrapatrimoniales (daño moral, fisiológicos y de la vida de relación), siempre y cuando estos sean declarados y tasados mediante sentencia judicial ejecutoriada."*

En conclusión, la indemnización de perjuicios reclamada por JUAN FELIPE TORO DELGADO como beneficiario de la pretensión directa contra la aseguradora, está dentro de lo delimitado en el negocio realizado entre LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES y DIANA YOMARY MORALES TORRES, como asegurada. En otras palabras, la víctima está pidiendo lo que la aseguradora asumió dentro de su vínculo aseguraticio con la asegurada.

5.2. Prescripción del seguro.

LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES alegó que se configuró la prescripción porque la reclamación del demandante JUAN FELIPE TORO DELGADO fue radicada cuando había pasado más de dos años desde la fecha en la que la víctima tuvo o pudo tener conocimiento efectivo del hecho. Dicho en otras palabras, cuando pasaron más de dos años desde el accidente hasta la reclamación.

---

[31] Doctrina probable que se ha consolidado en las sentencias CSJ, SC, 10 feb. 2005, exp. n.º 7173; SC10048-2014 y SC20950-2017.
[32] Sobre este tema en particular el despacho varía su postura expuesta en la sentencia del 14 de diciembre de 2022, en el proceso radicado 2022-00027, sobre la necesidad de pacto expreso de cobertura de los perjuicios extrapatrimoniales.
[33] PDF 18

Para resolver sobre esta excepción, debe mencionarse que la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, ha consolidado una doctrina probable sobre el cómputo prescriptivo de la acción directa de la víctima, según la cual sólo es aplicable la prescripción extraordinaria de cinco años que contempla el artículo 1081 C. Co., contados a partir de la fecha en que acaezca el hecho externo imputable al asegurado[34]. Por lo anterior, no es factible sostener el término ordinario de dos años frente a la pretensión directa, como erradamente lo expuso la aseguradora.

De esta manera, desde la ocurrencia del accidente de tránsito el 23 de junio de 2017, hasta la presentación de la demanda el 20 de agosto de 2021, no habían transcurrido los cinco años de prescripción extraordinaria previstos en la norma en mención, además el auto admisorio de la demanda, proferido el 27 de agosto de 2021 fue notificado a LA EQUIDAD el 24 de septiembre de ese mismo año[35], por lo que la presentación de la demanda tuvo efecto de interrumpir el término de prescripción, de manera que desde el accidente del 23 de junio de 2017 hasta cuando se presentó la demanda, transcurrieron 4 años, 1 mes y 27 días.

Todo esto sin contar la eventual interrupción de la prescripción por la reclamación directa (artículo 94 del CGP) realizada por JUAN FELIPE TORO DELGADO a LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES, con antelación a la presentación de la demanda y que fue resuelta el 16 de junio de 2021, según lo expresado por la aseguradora en la contestación de la demanda.

5.3. Intereses moratorios

Pretende el demandante que se condene a la aseguradora *"...a pagar los intereses moratorios indicados en el artículo 1080 del Código de Comercio, concordado con el 1077 de la misma codificación, sobre el monto en que sea condenada a pagar, desde el día primero (1) de febrero de 2021 hasta el momento en que se efectúe el pago de la condena."*

En la pretensión directa contra el asegurador, pueden pedirse los intereses moratorios previstos en el artículo 1080 C. Co[36]., siempre que la aseguradora

---

[34] 6 Ello es porque la prescripción ordinaria implica un elemento subjetivo ("*empezará a correr desde el momento en que el interesado haya tenido o debido tener conocimiento del hecho* – art. 1081-2 C. Co.), mientras que el término establecido por el art. 86 de la Ley 45 de 1990 no parte del conocimiento de la víctima, sino de la fecha de ocurrencia del siniestro ("[*e]n el seguro de responsabilidad se entenderá ocurrido el siniestro en el momento en que acaezca el hecho externo imputable al asegurado, fecha a partir de la cual correrá la prescripción respecto de la víctima* – art. 1131 C. Co.). Cfr. CSJ, SC, 29 jun. 2007, rad. n.º 1998-04690; 5 may. 2011, rad. n.º 2004-00142; SC17161-2015; y SC5885-2016.

[35] PDF 10

[36] **ARTÍCULO 1080. <PLAZO PARA EL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN E INTERESES MORATORIOS>.**<Inciso modificado por el parágrafo del Artículo 111 de la Ley 510 de 1999. El nuevo texto es el siguiente:> El asegurador estará obligado a efectuar el pago del siniestro dentro del mes siguiente a la fecha en que el asegurado o beneficiario acredite, aún extrajudicialmente, su derecho ante el asegurador de acuerdo con el artículo 1077. Vencido este plazo, el asegurador reconocerá y pagará al asegurado o beneficiario, además de la obligación a su cargo y

haya desestimado de manera infundada la reclamación del beneficiario directo. Lo anterior se interpreta que la condena por este concepto sólo proceda desde su acreditación extrajudicial, cuando las objeciones de la aseguradora hayan sido dilatorias, ilusorias o arbitrarias. En caso contrario, como la condena es producto del debate probatorio dentro del proceso, se causan sólo desde la ejecutoria de la condena. En el caso bajo estudio, los intereses moratorios se causarán únicamente desde la ejecutoria de la sentencia, porque la objeción de la aseguradora estuvo precedida de razones legales para hacerlo, básicamente establecida por el fallo contravencional de tránsito que exoneró al conductor del vehículo asegurado y atribuyó la responsabilidad a quien manejaba la motocicleta.

6.- Indemnización de perjuicios.

Establecidos los elementos de la responsabilidad civil extracontractual, porque está acreditado que RUBEN DARIO PARDO ACUÑA ejerciendo la actividad peligrosa de la conducción de un automotor causó daño físico y a los bienes de JUAN FELIPE TORO DELGADO en el accidente de tránsito ocurrido el 23 de junio de 2017, corresponde determinar cuáles fueron los perjuicios causados, considerando además, la responsabilidad solidaria de DIANA YOMARY MORALES TORRES, propietaria del automotor y la acción directa contra LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES.

6.1. Perjuicios inmateriales

6.1.1. Perjuicios morales

Pretende el demandante que se condene a los demandados al pago de cuarenta millones de pesos *"...en virtud del dolor, angustia y demás sentimientos que afectan su esfera física y psicológica, por el daño corporal que le causaron..."*, como sustento de esta pretensión, expresó que tuvo "enormes dolores", tanto en el accidente como por la recuperación, luego de ser sometido a intervenciones quirúrgicas en su fémur y mano. Inclusive, en la actualidad todavía siente dolor en su pierna. Todo esto le ha causado tristeza, angustia y congoja. Requirió ayuda para realizar actividades básicas como bañarse, vestirse, comer, lavarse los dientes.

LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES, dijo que *"...el dolor es subjetivo y no se aprecia prueba técnica que avale la afirmación..."*, se atiene a lo que resulte debidamente probado. Adicionalmente, presentó la excepción que tituló "INEXISTENCIA DE PERJUICIOS INMATERIALES O EXTRAPATRIMONIALES/EXCESIVA TASACIÓN DE LOS MISMOS", fundada en

---

sobre el importe de ella, un interés moratorio igual al certificado como bancario corriente por la Superintendencia Bancaria aumentado en la mitad (...)

que debe obrar prueba de su existencia y magnitud, además que es necesario que sean descritos en la demanda y demostradas las circunstancias fácticas del dolor padecido. En cualquier caso, deben tasarse con fundamento en lo que la Corte Suprema de Justicia ha reconocido en casos similares.

Para resolver debe considerarse que esta clase de perjuicio corresponde al daño moral sufrido por la víctima, no tienen una naturaleza económica y difícilmente se pueden valorar en dinero, pero en aras de la reparación integral el ordenamiento jurídico los ha protegido y ha ordenado su reparación en términos económicos, con el fin de hacer más llevadera o placentera la vida material y espiritual. La cuantificación de los daños inmateriales tiene como factor determinante la severidad o grado de pérdida de quien lo sufre.

Los perjuicios morales subjetivos que corresponden al concepto del precio del dolor, que se encuentran sometidos al arbitrio del juez[37] y que se acepta debe reconocérsele a las personas que han sido víctimas de un daño, son definidos como *"...una típica especie de daño no patrimonial consistente en quebranto de la interioridad subjetiva de la persona y, en sentido estricto, de sus sentimientos y afectos, proyectándose en bienes de inmesurable valor, insustituibles e inherentes a la órbita más íntima del sujeto por virtud de su detrimento directo, ya por la afectación de otros bienes, derechos o intereses sean de contenido patrimonial o extrapatrimonial."*[38]

Esta clase de perjuicios debe ser cierto, certeza que surge del convencimiento de que quien ha resultado perjudicado por el hecho dañoso se encontraría en una mejor situación si éste no se hubiera cometido. "*El daño moral recae sobre la parte afectiva o interior de la persona, al generar sensaciones de aflicción, congoja, desilusión, tristeza y pesar*[39]*, de tal suerte que, no constituye un "regalo u obsequio gracioso" sino una compensación a la perturbación del ánimo y al sufrimiento espiritual generador de disminución e impotencia."*[40]

En cuanto a la tasación de perjuicios, la Corte Suprema de Justicia ha expresado:

> *"(...) En el empeño de encarar directamente el asunto, la Sala precisa que, para la valoración del quantum del daño moral en materia civil, estima apropiada la determinación de su cuantía en el marco fáctico de circunstancias, condiciones de modo, tiempo y lugar de los hechos, situación o posición de la víctima y de los perjudicados, intensidad de la lesión a los sentimientos, dolor,*

[37] TRIBUNAL SUPERIOR DE ANTIOQUIA. Sala Civil. Sentencia del 23 de julio de 2010. Magistrado Ponente, doctor Darío Ignacio Estrada Sanín. Radicado 05034310300120060014700
[38] CONSEJO DE ESTADO. Sentencia del 5 de julio de 2012. Radicado 21.928
[39] CSJ SC Sentencia de 20 de enero de 2009, radicación n. 000125
[40] CSJ SC 12994/2016

aflicción o pesadumbre y demás factores incidentes conforme al arbitrio judicial ponderado del fallador.

"Por consiguiente, la Corte itera que la reparación del daño causado y todo el daño causado, cualquiera sea su naturaleza, patrimonial o no patrimonial, es un derecho legítimo de la víctima y en asuntos civiles, la determinación del monto del daño moral como un valor correspondiente a su entidad o magnitud, es cuestión deferida al prudente arbitrio del juzgador según las circunstancias propias del caso concreto y los elementos de convicción."

La Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, ha fijado parámetros para establecer la cuantía del daño moral, por ello periódicamente ha señalado unas sumas orientadoras para los juzgadores que sirven como referentes para dicha labor[41].

Tratándose de los perjuicios extrapatrimoniales que se causan a una persona víctima de un suceso propio de responsabilidad civil extracontractual[42], la Sala Civil de la Corte Suprema, expresó que era esperable que la víctima directa del accidente padeciera dolores físicos y psicológicos, angustia, tristeza e incomodidades como consecuencia de las lesiones que sufrió. También dijo*: "tales perjuicios se presumen y no hay necesidad de exigir su demostración, pues es lo que normalmente siente una persona que sufre lesiones en su integridad física y moral."*

En el caso concreto, está demostrado que JUAN FELIPE TORO DELGADO, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 23 de junio de 2017, sufrió "FRACTURA DE LA DIAFISIS DEL FEMUR", "FRACTURA DE OTROS HUESOS METACARPIANOS" y "RUPTURA DE LA SINOVIA", según se observa en la "EPICRISIS CONTINUADA REGISTRO DE PRESTACION DE SERVICIOS EN HOSPITALIZACION" del HOSPITAL GENERAL DE MEDELLIN[43], por lo que tuvo que ser atendido inicialmente en la ESE CESAR URIBE PIEDRAHITA DE PUERTO BERRIO y luego remitido a un centro médico de mayor nivel de complejidad en Medellín, donde fue sometido a "SUTURA DE HERIDA UNICA EN ÁREA GENERAL", "REDUCCION CERRADA DE FRACTURA DE FEMUR SIN FIJACION INTERNA", "FLUOROSCOPIA COMO GUIA DE PROCEDIMIENTO QUIRURGICOS O INTERVENCIONISTAS EN TORA", "REDUCCION ABIERTA DE FRACTURA DE METACARPIANOS (UNA O MAS)"[44], permaneciendo una semana hospitalizado.

Posteriormente, para el egreso se brindó cita de control y se dio instrucción de medicación para el dolor y el edema, además de tener que mantener la extremidad elevada. Igualmente, se le indicó que no expusiera las

[41] EL-DAÑO-EXTRAPATRIMONIAL-Y-SU-CUANTIFICACIÓN_opt.pdf (cortesuprema.gov.co)
[42] Sentencia SC780 del 10 de marzo de 2020.
[43] PDF 01 73/241
[44] PDF 01 80/241

curaciones y la férula de yeso al agua, sin cambiarlas ni retirarlas. De igual manera, se aprecia en la historia clínica, evidencia de la realización de fisioterapia durante casi dos meses después de la ocurrencia del accidente donde se evidencia que el paciente usaba silla de ruedas extendiendo completamente la rodilla izquierda y asistía "en compañía de la novia"[45]. En esas ocasiones JUAN FELIPE TORO DELGADO, refería dolor en tobillo 4/10 y en rodilla 6/10.

Sobre los dolores, padecimientos y angustias sufridos por JUAN FELIPE TORO DELGADO, después del accidente de tránsito y en el período postoperatorio, declararon José Elías Rojas Castillo y Nireidy Giraldo González. El primero de ellos explicó que era su compañero de trabajo en el Sena sede Puerto Berrío, que lo visitó en el hospital donde estaba siendo atendido y posteriormente lo llevó a su casa familiar en el área metropolitana de Medellín, donde permaneció para asistir a citas de revisión y fisioterapia. En cuanto a Nireidy Giraldo, dijo que para la época había sido compañera sentimental del demandante, que por el accidente se apersonó de su atención y cuidado, acompañándolo en sus quehaceres cotidianos y procurando la alimentación, aseo y transporte a las citas. Para todo esto, ella inclusive debió dejar su trabajo en Puerto Berrio y trasladarse a Medellín durante el tiempo que Juan Felipe tuvo la atención en esa ciudad. Sumado a lo anterior, la declaración del propio demandante, da cuenta de las múltiples dificultades, vicisitudes y padecimientos que tuvo que soportar por el accidente y el posoperatorio, lo cual también es respaldado por el dicho de su madre y hermana, con quienes se comunicaba a través de llamadas considerando que ellas se encuentran fuera del país.

En conclusión, además de la presunción de afectación a la esfera moral de la víctima del accidente de tránsito por el padecimiento de dolores físicos y psicológicos, angustia, tristeza e incomodidades, se encuentra totalmente acreditada la lesión física que sufrió y la dependencia casi absoluta que tuvo de otras personas para realizar actividades íntimas y cotidianas, como el aseo, cuidado personal y alimentación. En consecuencia, atendiendo al precedente de la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, SC12994-2016, se fijarán los perjuicios morales en la suma de cuarenta millones de pesos ($40.000.000), con la reducción de la indemnización en un 30%.

6.1.2. Daño a la vida de relación.

Pretende la parte actora que se condene a los demandados en la suma de cuarenta millones de pesos ($40.000.000), *"...por la afectación corporal que sufrió por el accidente de tránsito, que le imposibilita desarrollarse plenamente, así como practicar y disfrutar de diversas actividades recreativas, sociales que*

[45] PDF 01 102/241

disfrutaba realizar." Como sustento de esta pretensión, se expresó que las lesiones en su brazo y pierna han *"...impedido su desarrollo pleno e integral como ser humano tal como lo hacía antes del accidente, dado que quedó imposibilitado para realizar gran cantidad de actividades cotidianas que acostumbraba a hacer, las cuales le generaban gran placer como salir jugar baloncesto de forma competitiva, montar en bicicleta, salir a trotar, ir a bailes y asistir a eventos familiares y departir con amigos en los cuales disfrutaba bailar, entre otras; tantas actividades que realizaba y le hacían feliz y que a raíz de este accidente no volvió a realizar."*

LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES, dijo que desconocía si *"...las lesiones tienen o no la entidad para producir afectaciones en esferas como las descritas..."*, ateniéndose a lo que resulte probado. En igual sentido, presentó la excepción de "INEXISTENCIA DE PERJUICIOS INMATERIALES O EXTRAPATRIMONIALES/EXCESIVA TASACIÓN DE LOS MISMOS", tal como fue descrita en precedencia.

Para resolver sobre esta pretensión, en sentencia SC 3728 de 2021, citando extensamente una sentencia del 13 may. 2008, rad. 1997-09327-01, la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, explicó que el daño a la vida de relación

> *«puede evidenciarse en la disminución o deterioro de la calidad de vida de la víctima, en la pérdida o dificultad de establecer contacto o relacionarse con las personas y cosas, en orden a disfrutar de una existencia corriente, como también en la privación que padece el afectado para desplegar las más elementales conductas que en forma cotidiana o habitual marcan su realidad». «...quien sufre un daño a la vida de relación se ve forzado a llevar una existencia en condiciones más complicadas o exigentes que los demás, como quiera que debe enfrentar circunstancias y barreras anormales, a causa de las cuales hasta lo más simple se puede tornar difícil. Por lo mismo, recalca la Corte, la calidad de vida se ve reducida, al paso que las posibilidades, opciones, proyectos y aspiraciones desaparecen definitivamente o su nivel de dificultad aumenta considerablemente. Es así como de un momento a otro la víctima encontrará injustificadamente en su camino obstáculos, preocupaciones y vicisitudes que antes no tenía, lo que cierra o entorpece su acceso a la cultura, al placer, a la comunicación, al entretenimiento, a la ciencia, al desarrollo y, en fin, a todo lo que supone una existencia normal, con las correlativas insatisfacciones, frustraciones y profundo malestar" (CSJ SC 13 may. 2008, rad. 1997-09327-01).*

> *De sus rasgos destacó su naturaleza no patrimonial por versar sobre «intereses, derechos o bienes cuya apreciación es inasible, porque no es posible realizar una tasación que repare en términos absolutos su intensidad»; su origen diverso, como quiera que pueden derivar de «lesiones de tipo físico, corporal o psíquico» o de la perturbación «de otros bienes intangibles de la personalidad o derechos fundamentales»; (...)que la indemnización se encamina a «suavizar, en cuanto sea posible, las*

consecuencias negativas del mismo» (CSJ SC 20 ene. 2009, rad. 1993-00215-01; CSJ SC 9 dic. 2013, rad. 2002-00099-01; CSJ SC5050, 28 abr. 2014, rad. 2009-00201-01; CSJ SC5885, 6 may. 2016, rad. 2004-00032-01).

Por corresponder a una privación objetiva de la posibilidad de realizar actividades cotidianas o de la dificultad que representa su ejecución para la víctima en las condiciones posteriores al evento traumático, porque ve alteradas sus condiciones de vida en razón del cuidado y atención especial que deban prodigarle o de otras circunstancias particulares, ésta es apreciable por medio de proyecciones externas que permitan colegir la imposibilidad, obstaculización o pérdida de interés en las acciones que se realizarían en el marco del goce de la experiencia personal, en familia o en ámbitos sociales, y que hacen más placentera la existencia humana, como actividades de tipo lúdico, deportivo o de esparcimiento, o incluso, aquellas no agradables, pero componentes de la rutina diaria, que no pueden realizarse, demandan un esfuerzo excesivo o su realización supone incomodidades o dificultades.

Su valoración está deferida al prudente arbitrio del juzgador (arbitrium iudicis), quien debe tomar en consideración las circunstancias del suceso y de los damnificados, ello con la finalidad de evitar caprichosas estimaciones excesivas o irrisorias que desdibujen el instituto de la responsabilidad civil, el cual, como se sabe, no es fuente de enriquecimiento, de ahí que ha señalado la Corte Suprema de Justicia, sea menester reparar en «las condiciones personales de la víctima, apreciadas según los usos sociales, la intensidad de la lesión, la duración del perjuicio» (SC5885, 6 may. 2016, rad. 2004-00032-01).

Aunque ciertamente una condena por este rubro se imposibilita en ausencia de certeza sobre la causación del daño, en ciertos casos este es constitutivo de un hecho notorio «siendo excesivo requerir prueba para tenerlo por demostrado, porque esta se satisface aplicando las reglas de la experiencia y el sentido común» (CSJ SC4803, 12 nov. 2019, rad. 2009-00114-01).

Analizado el caso concreto, se encuentra que el demandante JUAN FELIPE TORO DELGADO, producto del accidente de tránsito ocurrido el 23 de junio de 2017, sufrió varias fracturas como se explicó con antelación, además de ello, según el médico legista que lo valoró[46], tuvo incapacidad médico legal de 105 días y secuelas médico legales: "*deformidad física que afecta el cuerpo de carácter permanente…".* Asimismo, la JUNTA REGIONAL DE CALIFICACIÓN DE ANTIOQUIA, calificó una pérdida de capacidad laboral del 21.40%.

JUAN FELIPE al momento del accidente tenía 34 años de edad, ingeniero de sistemas, con contrato de prestación de servicios vigente con el Sena y quien de manera habitual realizaba actividad física, practicando deportes como baloncesto y atletismo, de las que dan cuenta las fotografías

[46] PDF 01 125/241

aportadas y los testimonios de José Elías Ramírez y Niredy Giraldo, actividades deportivas que debido a las secuelas dejadas por las lesiones causadas en el accidente de tránsito no pudo realizar nuevamente. De esa manera, el insuceso le causó perjuicio a la vida de relación, porque a partir de ese hecho no es posible para él realizar normalmente algunas actividades que hacían agradable su existencia, como practicar deportes.

En otras esferas de la vida no se acreditó una afectación que haya hecho que JUAN FELIPE TORO DELGADO no pudiera "…*departir con amigos en los cuales disfrutaba bailar…",* como lo alegó en la demanda. Tampoco se demostró que haya tenido que abandonar su profesión como ingeniero de sistemas, estableciéndose que tan solo debió modificar su labor, considerando que ya es sumamente riesgos trabajar en altura, lo que hacía antes del accidente y ahora es instructor virtual según su propio dicho y el de su compañero de trabajo José Elías Rojas Castillo.

En conclusión, sí se demostró una afectación a la vida de relación en tanto ya no puede realizar actividades que lo hacían feliz, como la práctica de deportes, sin embargo, en otras esferas de la vida no se observa daño a la vida de relación. Por lo anterior, en favor de la víctima se fijará una suma de veinte millones de pesos ($20.000.000) de indemnización, por el concepto analizado, atendiendo al criterio expuesto por la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia en SC5885 de 2016. Esta indemnización también será objeto de la reducción del 30%.

6.2. Perjuicios materiales

6.2.1. Daño emergente futuro

El demandante pretende que se ordene el pago de la suma de *"…DIECISIETE MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL CIENTO TREINTA PESOS M/L ($17.445.130), valor que tendrá que costear el demandante por concepto de reparación y cambio de repuestos, según peritaje hecho en Taller Autorizado por la Marca Honda, Supermotos de Medellín S.A.S."*[47], fundado en el hecho que la motocicleta del demandante sufrió graves daños en su estructura, sin que

[47] Inicialmente la demanda expresaba que la suma en mención era el valor que tendría que costear el demandante para reparar su celular que resultó dañado en el accidente de tránsito (PDF 01). Desde el auto admisorio de la demanda, se expresó:

"Desde ya deben adoptarse medidas de saneamiento en aras de evitar confusiones y en cumplimiento del deber del juez de interpretar la demanda.
(…)
Asimismo, en la pretensión 3.3. se indica: "Se condene a los demandados al pago a título de indemnización por los PERJUICIOS MATERIALES causados al demandante en la modalidad de DAÑO EMERGENTE FUTURO la suma de DIECISIETE MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL CIENTO TREINTA PESOS M/L ($17.445.130), valor que tendrá que costear para reponer su celular, el cual resultó dañado en el accidente de tránsito.". Pese a lo anterior, en el hecho 31, se dijo que esa suma de dinero, correspondía al "…peritaje de daños y cotización de reparación en Taller Autorizado por la Marca Honda, Supermotos de Medellín S.A.S., los cuales realizaron una cotización de reparación y cambio de repuestos por un total de diecisiete millones cuatrocientos cuarenta y cinco mil ciento treinta pesos m/l ($17.445.130)".

sea posible utilizarla sin ser reparada, aportándose cotización realizada por un taller autorizado por la marca fabricante del automotor.

Frente a estos hechos, LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES, expresó que desconocía si esos daños correspondían a los generados en el accidente del 23 de junio de 2017 y si fueron o no reparados, por lo que se atienen a lo que resulte probado. Adicionalmente en la excepción denominada *"INCORRECTA Y EXCESIVA TASACIÓN DE LOS PERJUICIOS PATRIMONIALES RECLAMADOS*", dijo: *"sobre el tema del daño emergente no hay aportada al proceso prueba alguna que permita evidenciar su configuración, no existiendo soporte de pago que configure el mismo a cargo de JUAN FELIPE TORO DELGADO."*

Para resolver sobre esta pretensión debe considerar que los daños patrimoniales o materiales, son aquellos que afectan bienes o intereses de naturaleza económica, es decir, medibles y cuantificables en dinero y que fueron afectados, en este caso, extracontractualmente. De a acuerdo a lo previsto en los artículos 1613 y 1614 del Código Civil, se clasifican en daño emergente y lucro cesante, siendo aquél *"el perjuicio o la pérdida que proviene de no haberse cumplido la obligación o de haberse cumplido imperfectamente, o de haberse retardado su cumplimiento".* Además de la mencionada clasificación de los perjuicios patrimoniales, esta aquella que los distingue en presentes y futuros, que no está expresamente prevista en la codificación civil pero que sí están reconocidos en la jurisprudencia y doctrina.

Al respecto, la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, ha aceptado dicha categorización, en sentencia SC de 28 de agosto. de 2013, Rad. 1994-26630-01, así:

> *Se debe diferenciar el perjuicio denominado actual en contraposición del distinguido como futuro, según el momento en el que se le aprecie, que corresponde, por regla, a la fecha de la sentencia. Aquel equivale al daño efectivamente causado o consolidado y éste al que con certeza o, mejor, con un 'alto grado de probabilidad objetiva' sobre su ocurrencia, según expresión reiterada en la jurisprudencia de la Sala, habrá de producirse*

Adicionalmente, en SC11575 de 2015, la Sala Civil de la Corte Suprema de la Justicia, expresó:

> *El daño futuro, con todo, para ser jurídicamente considerado, debe revestir la condición de cierto, característica que, conforme se ha enseñado de vieja data, no puede ser tomada en forma estricta, sino* "en un sentido relativo, por lo que, respecto de su producción futura no podrá exigirse una certidumbre absoluta" *(De Cupis Ob. Cit. Pág. 322).*

Agregando:

> *"…la certidumbre del daño futuro sólo puede apreciarse en un sentido relativo y no absoluto, considerada la elemental imposibilidad de predecir*

con exactitud el desenvolvimiento de un suceso en el porvenir, por lo cual, se remite a una cuestión de hecho sujeta a la razonable valoración del marco concreto de circunstancias fácticas por el juzgador según las normas jurídicas, las reglas de la experiencia, la lógica y el sentido común (...)';

En el caso concreto, la parte actora aportó "FACTURA DE VENTA"[48] expedida por SUPERMOTOS DE MEDELLIN SAS, por concepto del servicio de "cotización accidente", teniendo como cliente a JUAN FELIPE TORO DELGADO, por la motocicleta de placas CQC55. En la referida cotización, se describieron los repuestos que requiere dicha motocicleta, arrojando una cifra de $17.445.130[49], impuestos incluidos. Sumado a lo anterior, obra en el expediente el IPAT elaborado por el agente de tránsito que atendió el accidente ocurrido el 23 de junio de 2017, igualmente, los dictámenes periciales de reconstrucción de accidente de tránsito en los que se da cuenta de las averías de la motocicleta en mención. Con lo anterior, queda acreditado que JUAN FELIPE TORO DELGADO, sufrirá un daño emergente futuro al tener que pagar por la reparación de la motocicleta de su propiedad y que resultó averiada en el accidente de tránsito en el que colisionó con el automóvil conducido por RUBEN DARIO PARDO ACUÑA.

El artículo 206 del CGP establece que el juramento estimatorio, cuando se pretende una indemnización, hace prueba de su monto mientras su cuantía no sea objetada por la parte contraria. En este caso, al acreditarse el daño y que no se produjo objeción por parte de los demandados, serán condenados al pago de la suma de **$17.445.130**, por concepto de daño futuro emergente futuro, cifra que deberá ser indexada hasta cuando se verifique el pago efectivo de dicha obligación. Por último, dicha suma también se reducirá en 30%.

6.2.2. Daño emergente consolidado.

Pretende el demandante que se condene al pago de *"...QUINIENTOS DIEZ MIL PESOS M/L ($510.000), valor que pagó por honorarios de centro de conciliación y pagó de peritaje de su motocicleta".* Como sustento de esta pretensión expresó que había realizado cotización de daños de su motocicleta, además que el 14 de julio de 2021 fue celebrada audiencia de conciliación en la Universidad Autónoma Latinoamericana.

Sobre la celebración de la audiencia, LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES expresó que ello era cierto y que "*si bien el pago se encuentra soportado, dicho pago corresponde a la liberalidad de la parte de realizar la diligencia ante un centro privado, estando en la facultad de solicitar esta ante un centro público en el que no generaría cobro alguno."* En cuanto a la cotización de la reparación,

[48] PDF 01 178/241
[49] PDF 01 182/241

dijo: *"Igualmente desconoce esta defensa el por qué se pagó la suma aludida por una simple cotización que no es un peritaje".*

Para resolver, una vez más se considerará que existe en el expediente "FACTURA DE VENTA No. PCES 16666" expedida el 7 de junio de 2018 por SUPERMOTOS DE MEDELLIN SAS, cuyo cliente es JUAN FELIPE TORO DELGADO, por el servicio de "Cotización Accidente", por un precio de **$84.034**, agregándose en el documento un sello de cancelación o pago. De esta manera, está acreditado que el demandante sufragó el precio de dicho servicio, el cual resultaba indispensable o necesario para conocer el costo de la reparación de la motocicleta de placas CQC55 de su propiedad. De manera que los demandados están obligados al pago de dicho concepto indexado por tratarse de una erogación realizada por el demandante y que está demostrada en el proceso, en la suma indexada al momento de la sentencia de **$99.035**

En cuanto a la realización de audiencia de conciliación extrajudicial obra el "recibo de pago" expedido por la Universidad Autónoma Latinoamericana, por la suma de **$410.000**, así como un recibo de consignación a nombre de la mencionada institución educativa por dicha cifra[50]. De esta manera JUAN FELIPE TORO DELGADO, acredita que asumió el costo para la realización de la audiencia de conciliación para el agotamiento del requisito de procedibilidad en materia civil, como lo exige el artículo 621 del CGP y por ello se condenará a las demandadas a pagar dicho gasto indexado al momento de la sentencia en la suma de **$483.192**

En lo atinente a la alegación de LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES, que el demandante debió acudir a un centro público de conciliación para que no generara costo, se trata de un deseo o anhelo de la entidad, que en forma alguna atribuye un deber a la parte demandante, considerando que los centros de conciliación están absolutamente reglamentados por el gobierno nacional, así como las tarifas que pueden cobrar a sus usuarios, sin que exista disposición legal que señale que debe intentarse ante centros públicos, por lo que dicha reclamación no está llamada a prosperar.

6.2.3. Lucro cesante consolidado

Pretende el demandante que se le pague la suma de *"…CUARENTA Y OCHO MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA Y UN MIL CUATROCIENTOS NOVENTA PESOS M/L ($48.851.490) como consecuencia la incapacidad total por noventa (90) días y el porcentaje de pérdida de capacidad laboral que sufrió…"*. Explicó en el sustento fáctico de las pretensiones que al momento del accidente era contratista del SENA con unos ingresos mensuales de $3.610.985 y que tuvo una incapacidad de 3 meses desde el día del accidente hasta 22 de

[50] PDF 01 213/241

noviembre de 2017. Además, que recibió una calificación de pérdida de capacidad laboral del 21.40%. al momento del accidente tenía 34 años de edad.

LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES, sobre esos hechos dijo que desconocía las relaciones laborales o contractuales que tuviera el demandante el día del accidente. Sobre la calificación de invalidez dijo que era el porcentaje, pero que desconocía los motivos de la calificación y si el *"...demandante obtuvo algún reconocimiento por parte del sistema de seguridad social..."*. Formuló la excepción de "INCORRECTA Y EXCESIVA TASACIÓN DE LOS PERJUICIOS PATRIMONIALES RECLAMADOS", señalando *"se pretende el pago de un supuesto lucro cesante no probado, referente a un supuesto ingreso que no está probado que en efecto se hubiese dejado de percibir por el demandante, lo anterior pues el demandante confiesa en la demanda haber prestado servicios al SENA, con lo cual debía tener afiliación al sistema de seguridad social y por ende cualquier incapacidad y eventual indemnización deben hacer sido cubiertas por el sistema, con lo cual no habría lugar a la reparación pretendida, o en gracia de discusión sería solo por el porcentaje dejado de reconocer por el sistema."*

Para resolver sobre estas pretensiones, debe considerarse que el lucro cesante es definido en el artículo 1614 del C.C.**,** *"la ganancia o provecho que deja de reportarse a consecuencia de no haberse cumplido la obligación, o cumplido imperfectamente, o retardado su cumplimiento".* El lucro cesante es la privación de una ganancia esperada en razón de la ocurrencia del hecho lesivo, o, en palabras de la Corte, *"está constituido por todas las ganancias ciertas que han dejado de percibirse o que se recibirán luego, con el mismo fundamento de hecho" (CSJ SC de 7 de mayo de 1968).*

De manera preliminar se resolverá sobre la alegación de LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES, según la cual la indemnización reclamada por el actor, debió cubrirse por el sistema de seguridad social, por lo que no habría lugar a ella. Al respecto, es necesario advertir que se trata de una alegación absolutamente carente de sustento probatorio, en tanto no se demostró, de ninguna manera, que JUAN FELIPE TORO DELGADO, hubiese recibido alguna compensación, pago o indemnización por parte de las entidades que conforman el Sistema General de Seguridad Social, con ocasión del accidente de tránsito sufrido el 23 de junio de 2017. Por otra parte, la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, expresó: *«que bien distintas son las acciones para reclamar indemnización y prestaciones sociales en asuntos laborales, de las civiles para demandar resarcimiento de perjuicios, por corresponder a fuentes diferentes; en aquella, lo será el contrato de trabajo y/o las leyes laborales que regulan el sistema de seguridad social, según el caso, y en esta, el daño infringido a la víctima, que puede o no venir precedida de una relación jurídica preexistente». SC2498-2018 de 3 de jul. Rad. 2006-00272-01. Ver también las sentencias SC17494-2014, SC295-2021).* Igualmente, de manera reciente dijo que ha venido *"...abriéndose paso el criterio de que las prestaciones derivadas del sistema de seguridad social o de riesgos profesionales (pensión de vejez, de*

invalidez o sobreviviente) no tienen naturaleza indemnizatoria, dado que su origen deviene de los aportes realizados para dichos riesgos, sin atender la verificación de un daño o su cuantía, por lo que no devendría per se incompatible el pago de la pensión de invalidez o sobreviviente con la indemnización de perjuicios a cargo de un tercero causante del daño sufrido por el empleado…" SC506 de 2022.

En este caso en particular, se insiste, no hay ningún elemento de convicción que indique que JUAN FELIPE TORO DELGADO, recibió por parte de las entidades que conforman el Sistema General de Seguridad Social, el pago de las incapacidades médicas que prescribió el médico tratante y mucho menos que alguna de esas entidades le haya realizado algún pago por la merma de capacidad laboral que padeció producto de las lesiones causadas en el accidente de tránsito. En suma, no está llamada a prosperar la excepción de LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES sobre este aspecto en particular.

Resuelto lo anterior, para atender a la pretensión indemnizatoria de lucro cesante consolidado, se tendrá en cuenta lo previsto en el artículo 16 de la Ley 446 de 1998, sobre la cuantificación de perjuicios, norma que establece: «*dentro de cualquier proceso que se surta ante la Administración de Justicia, la valoración de daños irrogados a las personas y a las cosas, atenderá los principios de reparación integral y equidad y observará los criterios técnicos actuariales*». Igualmente, lo señalado en el artículo 283 del Código General del Proceso, que dice: *«[E]n todo proceso jurisdiccional de daños atenderá los principios de reparación integral y equidad y observará los criterios técnicos actuariales».*

En el aspecto fáctico, se considerará que está probado lo siguiente:

(i) El 23 de junio de 2017, en la vía que de Puerto Berrio conduce a Cisneros, en zona urbana de la primera de las poblaciones en mención, se produjo un accidente de tránsito que involucró el carro de placas DJS218 (camioneta) y la motocicleta de placa CQC55.

(ii) En el referido accidente resultó lesionado JUAN FELIPE TORO DELGADO, quien nació el 10 de noviembre de 1982, por lo que el día del accidente tenía 34 años, 7 meses y 13 días de edad, conforme se acredita con su cédula de ciudadanía[51].

(iii) JUAN FELIPE TORO DELGADO, tuvo incapacidad médica de 90 días, desde el 25 de junio al 23 de septiembre de 2017, según se constató con la "PRESCRIPCIÓN INCAPACIDAD MÉDICA", brindada por médicos adscritos a la ESE HOSPITAL GENERAL DEL MEDELLIN[52].

(iv) El 27 de mayo de 2020, la Junta Regional de Calificación de Invalidez Antioquia, señaló para JUAN FELIPE TORO DELGADO una

[51] PDF 01 128/241
[52] PDF 01 121 a 123/241

pérdida de la capacidad laboral del veintiuno punto cuarenta por ciento (21,40%), marcada como "incapacidad permanente parcial"[53]. Inclusive para la contradicción del dictamen los profesionales de la salud que elaboraron dicho dictamen comparecieron a la audiencia de instrucción y juzgamiento, mostrándose absolutamente claros, precisos, idóneos, exhaustivos sobre las conclusiones a las llegaron en el dictamen.

(v) El 23 de agosto de 2018, el médico legista del Instituto Nacional de Medicina Legal, ratificó para JUAN FELIPE TORO DELGADO, una incapacidad médico legal definitiva de 105 días y secuelas médico legales de deformidad física que afecta el cuerpo de carácter permanente[54]. Igualmente, el médico compareció a la audiencia para la contradicción del dictamen, mostrándose claro, preciso e idóneo sobre lo dictaminado.

(vi) El 23 de enero de 2017, el COMPLEJO TECNOLOGICO MINERO AGROEMPRESARIAL REGIONAL ANTIOQUIA SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE –SENA- y JUAN FELIPE TORO DELGADO, celebraron contrato de prestación de servicios cuyo objeto era "PRESTAR LOS SERVICIOS PERSONALES DE CARÁCTER TEMPORAL, PARA QUE APOYE LA LABOR DE PLANEACIÓN, CONSOLIDACIÓN Y GESTIÓN TECNOLOGICA PARA EL CENTRO", durante 11 meses y 7 días, teniendo un valor mensual de $3.361.894 que recibía como honorarios el contratista[55].

(vii) Desde 2009 y hasta el momento del accidente el SENA y JUAN FELIPE TORO DELGADO han celebrado otros contratos de la misma naturaleza del anteriormente descrito, tal como lo certificó el Subdirector del COMPLEJO TECNOLOGICO MINERO AGROEMPRESARIAL REGIONAL ANTIOQUIA[56]. Igualmente, después del accidente, la entidad en mención y el demandante suscribieron otros contratos de prestación de servicios.

(viii) Las lesiones causadas a JUAN FELIPE TORO DELGADO, en el accidente de tránsito del 23 de junio de 2017, son atribuidas a la responsabilidad civil en el actuar de RUBEN DARIO PARDO ACUÑA, en la conducción de un automotor, todo ello sujeto a la reducción de indemnización como lo prevé el artículo 2357 del C.C., en un porcentaje del 30%.

En este punto, el despacho tendrá en cuenta las fórmulas utilizadas por la Sala de Casación Civil de la Honorable Corte Suprema de Justicia en las sentencias del 9 de julio de 2012, con ponencia del magistrado Ariel Salazar

[53] PDF 01 135/241
[54] PDF 01 127/241
[55] PDF 01 137/241
[56] PDF 01 144/241

Ramírez y 20 de noviembre de 2013 con ponencia de Arturo Solarte Rodríguez, a efectos de realizar la condena en concreto.

El punto de partida para la elaboración del cálculo lo constituye la remuneración percibida por el demandante, quien en su condición de contratista del SENA devengaba al momento accidente la suma de $3.361.894 mensuales. Igualmente se tendrá en cuenta que JUAN FELIPE TORO DELGADO, nació el 10 de noviembre de 1982. Igualmente, se considerará lo dispuesto en la resolución 1555 de 2010 de la Superintendencia Financiera de Colombia, la vida media completa o años esperados de vida de JUAN FELIPE TORO DELGADO, para el 23 de junio de 2017, fecha en la que ocurrió el accidente de tránsito era de 46.5 años.

6.2.3.1. Lucro cesante pasado por incapacidad

Incapacidad médica por 90 días, tasada sobre la retribución que recibía JUAN FELIPE TORO DELGADO ($3.361.894), para un valor de $10.085.682, la cual debe ser indexada.

Fórmula	***índice final / índice inicial = factor de actualización***
Índice Inicial	*(junio 2017) 96.23*
Índice final	*(enero 2023 128.27*
Factor	*1.332*

El factor será multiplicado por la suma única que se pretende actualizar

Suma a actualizar	*$ 10.085.682*
Factor	*1,332*
Suma actualizada	***$ 13.434.128***

De esta manera, la cifra a reconocer por este concepto sería de **$13.434.128,** sin embargo, en las pretensiones de la demanda por este tópico se pidieron **$10.885.603**, considerando que la liquidación del demandante, según lo expuesto por el actor se hizo el 28 de mayo de 2021, por tal razón, se hará una segunda indexación desde dicha fecha hasta la sentencia, para establecer si la condena podría exceder de lo pretendido.

$$VA = VH \times \frac{IPC\ FINAL}{IPC\ INICIAL}$$

$$VA = \$10.885.603 \times \frac{128.27\ (enero\ 2023)}{108.84\ (mayo\ 2021)} = \textbf{\$12.828.889}$$

De lo anterior se deduce que lo pretendido por el actor, establecido en la demanda por la suma de $10.885.603, al ser indexado hasta la fecha de esta sentencia ***$12.828.889*** (con la última serie de empalme disponible,

correspondiente a enero de 2023) es inferior a la cifra resultante de la liquidación inicial de **$13.434.128,** por lo que, ante la prohibición de fallos ultrapetita en materia civil, la cifra que se reconocerá por este concepto será de ***$12.828.889***. Se advierte que esta suma también será objeto de reducción en el 30%.

6.3.2.2. Lucro cesante pasado o consolidado por la pérdida de capacidad laboral.

Al demandante habrá de pagársele una indemnización por concepto de lucro cesante correspondiente al 21.40% de $3.361.894, desde el momento en que cesó la incapacidad de 90 días hasta la fecha de la sentencia, debidamente indexado y con sus respectivos intereses legales. De esa manera desde el 23 de septiembre de 2017, hasta la fecha de la sentencia 21 de febrero de 2023, se cuentan 64,93 meses.

$$Va = Vh \frac{If}{Ii}$$

Donde,

Va= valor actual
Vh= valor histórico
If= IPC final (fecha de liquidación)
Ii= IPC inicial (fecha de la erogación)

IPC septiembre de 2017: 96.36
IPC enero de 2023: 128.27

Entonces,

$$\$3.361.894 x \frac{128.27}{96.36} = \$4.475.198$$

De modo que la remuneración que percibía JUAN FELIPE TORO DELGADO en junio de 2017 cuando ocurrió el accidente, reajustada a enero de 2023 arroja una suma de $4.475.198, de donde el 21.40% de ese valor corresponde al lucro cesante por pérdida de la capacidad laboral, correspondiendo a **$957.692**

Este valor deberá reconocerse con sus respectivos intereses legales durante 64.93 meses, según la matemática que permite actualizar una suma que se va generando y acumulando mes a mes y que se expresa así: VA=LCIxSn

Donde,

VA= Valor actual a la fecha de liquidación
LCl= lucro cesante mensual
Sn= Valor acumulado de una renta periódica de 1 peso que se paga n veces, a una tasa de interés i por periodo.

$$SN = \frac{(1+i)^{n} - 1}{i}$$

Siendo,

i= interés legal (6% anual)
n= número de pagos

Entonces,

$$Sn = \frac{(1+0.005)^{64.93} - 1}{0.005} = 76.48551617$$

Luego, VA=LCl x Sn

VA= $957.692 *x 76.48551617:* ***$73.249.566***

La parte actora por este concepto solicitó el pago de **$37.965.887,** considerando que su liquidación fue realizada el 28 de mayo de 2021, se indexará dicha suma, así:

$$VA = VH \times \frac{IPC\ FINAL}{IPC\ INICIAL}$$

$$VA = \$37.965.887 \times \frac{128.27\ (enero\ 2023)}{108.84\ (mayo\ 2021} = \$\mathbf{44.743.516}$$

De esta manera, aunque la liquidación del lucro cesante consolidado arroja una cifra de **$73.249.566,** considerando la pretensión del demandante, que indexada da $**44.743.516,** esta última será la indemnización que por tal concepto se reconocerá a JUAN FELIPE TORO DELGADO, atendiendo también a la prohibición de fallo ultrapetita y frente a ella se aplicará también la reducción de indemnización del 30%.

6.3.2.3 Lucro cesante futuro

Desde la fecha de la liquidación hasta la edad probable de vida del demandante JUAN FELIPE TORO DELGADO, se pagará una indemnización descontando los intereses que hubiese ganado el dinero de haber permanecido en poder de la demandada. Entonces, si el demandante al momento del accidente tenía una vida probable de 46.5 años o 558 meses, de los cuales deben descontarse los 64.93 meses de la condena por concepto de lucro cesante pasado o consolidado, faltan por liquidar 493,07 meses.

De manera que se toma el porcentaje de la erogación mensual que corresponde a la pérdida de capacidad laboral, correspondiendo a la cifra actualizada de **$957.692**, descontando una tasa de interés del 6%, de acuerdo con el número de mesadas a indemnizar: VA=LCM x Ra

Donde,

VA: valor actual del lucro cesante futuro
LCM: lucro cesante mensual
Ra: descuento anual.

$$Ra = \frac{(1+i)^n - 1}{i\,(1-i)^n}$$

$$VA = \$957.692\ X\ \frac{(1 + 0.005)^{493.07} - 1}{0.005\ (1 + 0.005)^{493.07}}$$

i= interés de descuento (6% anual)
n= número de meses incapacidad futura

Efectuadas las operaciones pertinentes, se obtiene como resultado la suma de **$175.161.345.**

Sobre este aspecto en particular, la parte actora expresó que su pretensión ascendía a la suma de **$145.483.579,** teniendo en cuenta que su liquidación fue realizada el 21 de mayo de 2021, también se indexará dicha cifra, así:

$$VA = VH\ X\ \frac{IPC\ FINAL}{IPC\ INICIAL}$$

$$VA\ \$145.483.579\ X\ \frac{128.27\ (enero\ 2023)}{108.84\ (mayo\ 2021} = \$171.455.151$$

De esta manera, aunque la liquidación del lucro cesante consolidado arroja una cifra de **$175.161.345,** considerando la pretensión del demandante, que indexada da **$171.455.151,** esta última será la indemnización que por tal concepto se reconocerá a JUAN FELIPE TORO DELGADO y frente a ella se aplicará también la reducción de indemnización del 30%.

6.4. Resumen de condenas.

Perjuicios morales	$40.000.000
Daño a la vida de relación	$20.000.000
Daño emergente futuro	$17.445.130 (indexado cuando se pague)
Daño emergente consolidado	$582.227 (indexado hasta la sentencia)
Lucro cesante (incapacidad)	$12.828.889
Lucro cesante consolidado PCL	$44.743.516
Lucro cesante futuro PCL	$171.455.151

Total	**$307.054.913**

6.5. Las pretensiones de la demanda fueron tasadas de manera global en la suma de **$292.290.199**, al momento de presentar la demanda el 20 de agosto de 2021. Dicha cifra actualizada hasta enero de 2023 (mes anterior a la sentencia) equivale a **$342.018.462,** de manera que en esta providencia a pesar que numéricamente se excede la cifra pretendida, no se incurre en concesión de pretensiones ultrapetita.

VI. COSTAS PROCESALES

Consecuentemente con lo anterior, en atención a lo previsto en el numeral primero del artículo 365 del CGP, se condenará en costas procesales a los demandados, al resultar vencidos en el proceso, fijándose como agencias en derecho, con fundamento en lo previsto en el acuerdo PSAA16-10554 del CSJ, en la suma de $16.120.382 equivalentes al 7.5% de la condena impuesta, por tratarse de un proceso declarativo de mayor cuantía en primera instancia, atendiendo al rango de tarifas establecidas en el mencionado acuerdo, además a la naturaleza el proceso, la calidad y duración de la gestión realizada por el apoderado, que permiten valorar la labor jurídica desarrollada en un proceso altamente litigioso que demandó una dispendiosa labor probatoria. Esa cifra también será disminuida en un 30%, teniendo en cuenta la reducción de indemnizaciones y la prosperidad parcial de una excepción propuesta por LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES.

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Civil del Circuito de Puerto Berrio, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley

RESUELVE

PRIMERO: DECLARAR la responsabilidad civil extracontractual a RUBÉN DARÍO PARDO ACUÑA Y DIANA YOMARY MORALES TORRES por los perjuicios materiales e inmateriales ocasionados a JUAN FELIPE TORO DELGADO, los cuales tuvieron como origen el accidente de tránsito ocurrido el 23 de junio de 2017.

SEGUNDO: DECLARAR la prosperidad parcial de la excepción de "PLURALIDAD DE CAUSAS QUE CONLLEVAN A UNA DISTRIBUCIÓN DE LA CULPA Y DE LA EVENTUAL CONDENA POR LOS PERJUICIOS RECLAMADOS", propuesta por LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES, en el sentido de reconocer que JUAN FELIPE TORO DELGADO, también es responsable de los perjuicios sufridos por él y que son materia del proceso, generándose en consecuencia la reducción de la indemnización en un porcentaje del 30%.

TERCERO: CONDENAR a los demandados RUBÉN DARÍO PARDO ACUÑA Y DIANA YOMARY MORALES TORRES a pagar solidariamente las sumas de dinero que corresponden a los perjuicios sufridos por JUAN FELIPE TORO DELGADO, como se discrimina a continuación, luego de aplicar la reducción del 30%:

Perjuicios morales	$28.000.000
Daño a la vida de relación	$14.000.000
Daño emergente futuro	$12.211.591
Daño emergente consolidado	$407.558
Lucro cesante (incapacidad)	$8.980.222
Lucro cesante consolidado PCL	$31.320.461
Lucro cesante futuro PCL	$120.018.605
Total:	$ 214.938.437

Dichas sumas deberán ser pagadas dentro de los 10 días hábiles siguientes a la ejecutoria de esta providencia. En caso de no hacerse dentro de ese término, los demandados reconocerán a favor de los demandantes un interés moratorio legal civil a la tasa del 6% anual, desde la fecha de la exigibilidad hasta el momento del pago.

CUARTO: CONDENAR a LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES a pagar directamente a favor de JUAN FELIPE TORO DELGADO las sumas señaladas en el numeral anterior. Deberá reconocer intereses moratorios sobre esa suma a la tasa equivalente a una y media veces del bancario corriente,

causados desde la fecha de ejecutoria de esta sentencia hasta el momento efectivo del pago.

QUINTO: DESESTIMAR las demás excepciones propuestas por LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES, según lo expuesto en la parte motiva.

SEXTO: CONDENAR en costas procesales a los demandados, fijándose como agencias en derecho $16.120.382 equivalentes al 7.5% de la condena impuesta, cifra que reducida en 30% arroja una suma definitiva de $11.284.267.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JOSÉ ANDRÉS GALLEGO RESTREPO
JUEZ

Firmado Por:
Jose Andres Gallego Restrepo
Juez Circuito
Juzgado De Circuito
Civil 001
Puerto Berrio - Antioquia

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

Código de verificación: **1c7d85b02524b74704ccd6bc95412cc12c99512078a0f089219f2cb17ae6e3b2**
Documento generado en 22/02/2023 04:45:29 PM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica