



TRIBUNAL SUPERIOR DE MEDELLÍN

SALA PRIMERA DE DECISIÓN CIVIL

Medellín, veintitrés de octubre de dos mil veintitrés

Tipo de pretensión:	Responsabilidad civil extracontractual
Procedencia:	Juzgado Veintiuno Civil del Circuito de Medellín
Demandante:	Felipe Goéz Gómez y otros.
Demandados:	Seguros Comerciales Bolívar S.A.S.
Radicado:	05001 31 03 021 2021 00072 01
Decisión:	Revoca desestimación de pretensiones / Declara excepción de causa extraña
Relevante:	La aplicabilidad del régimen de actividades peligrosas en accidentes de tránsito no supone necesariamente que el accidente se haya presentado por colisión o contacto directo con el vehículo bajo la guarda de los demandados. Aunque uno de los riesgos de la conducción es la posibilidad de colisión con otros vehículos, ciertamente no es el único. Un vehículo en la vía puede ser una barrera física o una amenaza de colisión que desencadene un accidente, aunque no haya contacto directo con tal vehículo. /Cuando no hay colisión o contacto directo, el demandante debe afirmar y probar las condiciones físicas que determinaron el daño, con el fin de acreditar que el riesgo bajo la guarda del demandado fue una condición determinante del mismo/ Si bien la aportación de esta condición física, cuando se acredita, no es suficiente para concluir sobre la responsabilidad de los guardianes del vehículo que actuó como barrera visual, física o de otro tipo; sí basta para concluir que el vehículo bajo la guarda de los demandados está involucrado en el accidente y por tanto responde a menos que acredite causa extraña o incidencia causal de la víctima del daño, bajo el régimen de responsabilidad por riesgo.

ASUNTO

La Sala resolverá el recurso de apelación interpuesto por la apoderada de los demandantes frente a la sentencia del 4 de mayo de 2023, proferida por el Juzgado Veintiuno Civil del Circuito de Medellín.

ANTECEDENTES

La demanda (cfr. c.1, arch. 002).

Felipe Goéz Gómez, Emérita Fabiola Goéz Gómez y Sebastián Gallego Goéz demandaron a Jorge Leonard Ramírez Castaño, al Sistema Alimentador Oriental S.A.S. y a Seguros Comerciales Bolívar S.A., dando lugar a un proceso con tema litigioso de responsabilidad civil extracontractual.

Como fundamentos de la demanda se afirma lo siguiente:

El día 22 de febrero de 2019, entre las 16.40 y las 17.30 horas, en la carrera 32 frente al número 27-05 de Medellín, sector San Diego, ocurrió un accidente de tránsito donde resultaron involucrados, por un lado, el bus de placas WDW 961, conducido por Jorge Leonard Ramírez Castaño, de propiedad del Sistema Alimentador Oriental S.A.S. y amparado por un seguro de responsabilidad civil de Seguros Comerciales Bolívar S.A.; por otro lado, la motocicleta de placas MFI 41D, conducida por Juan Isidro López Taborda (quien murió en el accidente); en ella se transportaba como pasajero Felipe Goéz Gómez.

Se afirma que el accidente ocurrió porque el bus de placas WDW 961 invadió el carril de circulación de la motocicleta MFI 41D, cerrándole el paso y provocando que ésta y sus ocupantes colisionaran contra otro vehículo en la vía, el bus de placas EQS 609.

El demandante Felipe Goéz Gómez habría sufrido las siguientes lesiones en el accidente: fractura de la tibia y el peroné, trauma de rodilla izquierda, artrosis, osteocondritis disecante, trastornos de los meniscos, lesión en ambas rodillas, esguinces, torceduras y contusión del tobillo.

Las lesiones habrían originado una incapacidad médica de 276 días y una

pérdida de capacidad laboral de un 19%.

A raíz de lo anterior, Felipe Góez Gómez habría sufrido perjuicios morales y daño a su vida de relación; dolor, angustia, estrés, soledad, ideas negativas; introversión, agresividad, desconfianza frustración, falta de interés para compartir con otras personas. Se afirma que sigue un tratamiento psicológico.

Al momento del accidente, Felipe Góez Gómez, con 23 años de edad, trabajaba para Coordinaires S.A.S., como de auxiliar de montaje de ductos. Se afirma que desde el momento del accidente no ha podido “seguir ejerciendo sus actividades económicas, dejando de percibir ingresos”.

Emérita Fabiola Góez Gómez y Sebastián Gallego Góez habrían sufrido perjuicios morales y daño a la vida de relación por las consecuencias del accidente en la integridad y la salud de Felipe Góez Gómez. Se alegan afectaciones subjetivas propias, dolor, angustia, frustración, por la afectación del ser querido; así como intersubjetivas, debido a la afectación a las dinámicas y actividades familiares, así como la necesidad de atender, socorrer y ayudar al hermano lesionado.

Lo que se pretende es que se condene a las demandadas al pago de las siguientes sumas de dinero:

A favor de Felipe Góez Gómez

- Lucro cesante consolidado pasado, por las incapacidades médico legales: \$7.208.347.
- Lucro cesante futuro, por la pérdida de capacidad laboral: \$32.284.348
- Perjuicios morales: \$90.852.600
- Daño fisiológico, a la vida de relación, a la salud: \$90.852.600

A favor de Emérita Fabiola Góez Gómez:

- Perjuicios morales: \$60.000.000
- Daño a la vida de relación: \$60.000.000

A favor de Sebastián Gallego Góez:

- Perjuicios morales: \$40.000.000
- Daño a la vida de relación: \$40.000.000

La contestación a la demanda de Seguros Bolívar S.A. (cfr. c.1, arch. 16).

La aseguradora se opuso a las pretensiones de la demanda.

La aseguradora reconoció el contrato de seguro que ampara la actividad del vehículo de placas WDW 961. Asimismo, reconoció que al momento del accidente que involucró a la motocicleta MFI 41D y al bus de placas EQS 609, el bus de placas WDW 961 transitaba en la misma vía, en sentido contrario al de esos vehículos. Sin embargo, se niega que ese vehículo hubiera invadido el carril de circulación de los otros dos, o que hubiera colisión o algún tipo de contacto con alguno de ellos.

Según la aseguradora, el accidente ocurrió por causas exclusivamente atribuibles al conductor de la motocicleta que intentaba adelantar en una curva al bus de placas EQS 609, colisionando con éste, perdiendo el control y cayendo del vehículo sus pasajeros.

Se propone la excepción hecho exclusivo y excluyente de un tercero. En subsidio, se solicita la reducción de la indemnización por concurrencia de causas. En cuanto a los perjuicios, se cuestiona su causación y se alega que su tasación es exagerada; se objeta el juramento estimatorio.

Respecto del contrato de seguro, se alega que la responsabilidad de la aseguradora depende de la declaración de responsabilidad del asegurado. También que en caso de condena ésta debe limitarse a los amparos y valores definidos en el contrato de seguro; que la cobertura de la póliza opera en exceso a los pagos derivados del SOAT. Se opone a una condena por los intereses moratorios del artículo 1080 del Código de Comercio.

La contestación del Sistema Alimentador Oriental S.A.S. (cfr. c.1, arch 033).

La demandada se opuso a las pretensiones por con los mismos argumentos que la aseguradora.

Como excepciones y defensas alegó “inexistencia de nexo causal por culpa exclusiva de un tercero”; en subsidio, “conurrencia de causas” para la reducción de la indemnización; cuestiona la prueba de los perjuicios y objeta la estimación.

La contestación de Jorge Leonard Ramírez Castaño (cfr. c.1, arch. 039).

El demandado se opuso a las pretensiones con los mismos argumentos que la aseguradora.

Como excepciones y defensas alegó “inexistencia del nexo causal”, “riesgo permitido”, “principio de confianza”, “compensación de culpas”, “sobrevaloración de los perjuicios reclamados”. Objetó el juramento estimatorio.

La sentencia de primera instancia (cfr. c.1, arch. 170).

En la sentencia se desestimaron las pretensiones de la demanda.

A partir de la prueba documental, pericial y de las declaraciones de las partes, se concluye que no se probó de manera precisa cómo ocurrió la colisión entre los vehículos, ni la participación directa del conductor del vehículo DWD 961 en la colisión, o en una invasión de carril que causara la colisión, como concluyó la autoridad de tránsito. Además, se encontró probado que el conductor de la motocicleta en la que se desplazaba como pasajero Felipe Goéz Gómez habría incurrido en conductas determinantes del accidente, como intentar realizar una maniobra de adelantamiento en una curva, con una línea amarilla continua que indicaba una prohibición para realizar esa maniobra.

La apelación de la parte demandante

En la sustentación ante esta instancia se cuestiona la valoración probatoria que dio lugar a la sentencia apelada.

- Se alega que no se dio un peso adecuado a la actuación de la autoridad de tránsito, especialmente a las declaraciones de los testigos sobre la participación del bus de placas WDW 961 y al sentido de la decisión de atribuir responsabilidad contravencional a su conductor por haber invadido el carril de circulación de la motocicleta.
- Se afirma que no se valoró adecuadamente la prueba documental, incluyendo las fotografías y los 307 videos de las cámaras del sector, que se obtuvieron en la investigación penal. Especialmente se destaca:
 - o Que el cuerpo del conductor de la motocicleta y parte de los vestigios hubieran quedado en mismo carril de circulación de la motocicleta.
 - o Se alega que no hay evidencia de que la motocicleta hubiera invadido el carril de circulación del vehículo WDW 961 y que la

posición final de ésta en ese carril “obedece a la colisión y desplazamiento posterior del accidente”.

- Se considera que las características de la vía (una curva “muy estrecha” con dos carriles de circulación, doble sentido) hacen verosímil que el bus bajo la guarda de los demandados, al tomarla, invadiera el carril contrario de circulación.

- Se cuestiona la falta de valoración del protocolo de la necropsia del conductor de la motocicleta, especialmente “estallido de bóveda craneana”. Según el perito de medicina legal, “posiblemente el bus de placas WDW961 pasa sobre la cabeza del miembro inferior izquierdo del conductor de la motocicleta”. También se alega que el perito de medicina legal no descartó la posibilidad de que ese bus hubiera invadido el carril de circulación de la motocicleta.

- Se alega que no se valoró la declaración del demandante, pasajero de la motocicleta, quien claramente afirmó que el bus de placas WDW961 habría invadido el carril de circulación y golpeado a la motocicleta, causando la pérdida del equilibrio, la colisión con el vehículo EQS 609 y la posterior caída de los ocupantes de la motocicleta.

- Se cuestiona que el juez se haya negado a escuchar la declaración de una testigo presencial, pasajera del vehículo EQS 609, porque “no se encontraba en un lugar adecuado para la práctica de la prueba”.

- Se confronta la valoración del dictamen pericial de medicina legal; se afirma que el perito afirma como probables cuestiones que fueron negadas por el juez, como el posible contacto entre el bus bajo la guarda de los demandados y la motocicleta; que el posible impacto del bus explica la posición final de la motocicleta; que si no se encontraron marcas en ese vehículo, se debe a que éste abandonó el lugar del accidente, pudo ser limpiado.

- Se alega que no “se aplicaron las presunciones” del régimen de culpa probada; que no se aplicaron las reglas de la sana crítica; que no se probó culpa o influjo causal de la víctima, pues era pasajero y no conductor de la motocicleta.

Los alegatos de Seguros Comerciales Bolívar S.A. y de Jorge Leonard Ramírez Castaño (cfr. c.2, arch. 06 y arch. 08)

La aseguradora hace un recuento de la sentencia y de los reparos de la parte demandante. Frente a éstos se pronuncia del siguiente modo:

- Se afirma que el régimen de responsabilidad cuando hay ejercicio simultáneo de actividades peligrosas es de culpa probada y que los demandantes no acreditaron que el conductor del bus acá demandado haya incurrido en una conducta que diera lugar al accidente. Se niega que se haya probado el nexo causal entre la conducción de ese vehículo y el accidente.
- Se alega que se probó una causa extraña. El accidente habría ocurrido porque el motociclista intentó una maniobra de adelantamiento en una curva, chocando con el bus de placas EQS 609, que circulaba por su mismo carril de circulación; se niega que el bus bajo la guarda de los demandados haya invadido el carril por el que circulaban esos vehículos, o haya tocado a la motocicleta o a sus pasajeros ni antes ni después del accidente. Se cita el dictamen pericial contratado por la aseguradora, afirmando su concordancia con el informe de tránsito y las fotografías.
- Se sostiene que, de este Tribunal, al resolver en otro proceso pretensiones indemnizatorias de los familiares del conductor de la motocicleta, se desestimaron las pretensiones por no hallarse probado

el nexo causal con la actividad peligrosa del bus bajo la guarda de los demandados.

- Frente al seguro, se alega que ante una eventual condena se debe estar a los límites contractuales y no condenar por intereses moratorios.

CONSIDERACIONES

Problema jurídico:

Por considerarlo suficiente para resolver la instancia, art. 282 inc. 3 del CGP, la Sala se limitará a resolver el siguiente problema:

¿Se probó que las lesiones de Felipe Góez Gómez que fundamentan la reclamación de los acá demandantes, se originaron en causas exclusivamente atribuibles al conductor el bus de placas WDW 961, o existió otra causa exclusiva que fuera la determinante en la producción del hecho dañoso? ¿Qué aporte causal tuvo la conducta proveniente del conductor de la motocicleta en la que se transportaba el demandante como pasajero?

Fundamentos jurídicos:

La jurisprudencia de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia ha reiterado una y otra vez que la conducción de vehículos automotores es una actividad peligrosa, pues su ejercicio conlleva una alta posibilidad de que se generen daños frente a la vida, la integridad y los bienes de los actores de tránsito y de terceros.

Por ello, el marco jurídico aplicable a los litigios sobre accidentes de tránsito por colisión de automotores es el previsto en el artículo 2356 del Código Civil (C. C.), el régimen de responsabilidad por actividades peligrosas, que establece una presunción de culpa o responsabilidad para quienes generan el

riesgo asociado a esa actividad.

Bajo este régimen, la responsabilidad civil se deriva del hecho objetivo de haber generado un riesgo al poner en circulación un vehículo automotor y no de conductas subjetivas relativas a la prudencia o imprudencia con que se haya conducido el vehículo.

Lo anterior implica que la carga probatoria del demandante se circunscribe a acreditar que el daño que sufrió se causó en relación con la actividad peligrosa bajo la guarda del demandado. La culpa se presume. Esta presunción supone para el demandado que generó el riesgo una carga argumentativa y una carga probatoria correlativa. Para exonerar su responsabilidad debe acreditar que la causa del daño es completamente ajena al peligro originado en su actividad. Una causa extraña al riesgo por él generado: un caso fortuito, una fuerza mayor, o un hecho de un tercero o de la víctima como causas exclusivamente determinantes del daño.

Este Tribunal, en concordancia con los precedentes de la Corte Suprema de Justicia ha reconocido reiteradamente que este régimen propio de las actividades peligrosas no cambia a un régimen de culpa probada o de “neutralización” de culpas, cuando el daño se produce en el ejercicio concurrente de actividades peligrosas, como es el caso cuando el daño se produce por colisión de dos o más vehículos automotores. En este supuesto, lo relevante para imputar responsabilidad sigue siendo la incidencia causal en la producción del daño ¿Qué condiciones lo determinaron?

En concreto, la alegación de una causa extraña en un contexto de ejercicio concurrente de actividades peligrosas supone para la parte demandada alegar y probar las condiciones concretas en las que se produjo el daño y debe justificar con suficiencia cómo esas circunstancias probadas excluyen el riesgo generado por su propia actividad como una condición determinante para la explicación del daño.

Específicamente, para que la excepción de “causa extraña” por el hecho de la víctima o de un tercero, o por otra causa esté llamada a prosperar, se debe acreditar que las condiciones que determinaron el daño -su explicación más razonable- son una consecuencia que se deriva de acciones u omisiones imputables únicamente a quien sufre el daño, a un tercero, a una fuerza mayor o un caso fortuito, siendo correlativamente imprevisibles e irresistibles para los guardianes del vehículo vinculados por pasiva.

Si existen dudas sobre los hechos que configuran las circunstancias o explicación causal del daño, tanto como si tal explicación es inverosímil o razonablemente dudosa, la excepción no estaría llamada a prosperar.

La aplicabilidad del régimen de actividades peligrosas en accidentes de tránsito no supone necesariamente que el accidente se haya presentado por colisión con el vehículo bajo la guarda de los demandados. Aunque uno de los riesgos de la conducción es la posibilidad de colisión con otros vehículos, ciertamente no es el único. Un vehículo en la vía puede ser una barrera física, visual o de otro tipo, o una amenaza de colisión que desencadene un accidente, aunque no haya contacto directo con tal vehículo.

Por ejemplo: si un bus va transitando en su vía, cumpliendo con todas las reglas de tránsito en su circulación, pero se constituye en una barrera física, visual, o de otro tipo que puede relacionarse razonablemente como una condición física del accidente de tránsito que da lugar al daño, debe asumirse que el vehículo estuvo involucrado en el accidente. Por tanto, el guardián del vehículo está llamado a responder por los perjuicios a menos que acredite una causa extraña o una incidencia causal que dé lugar a la reducción de la indemnización.

Cuando se prueba que el vehículo de los demandados aportó una condición para la ocurrencia del accidente, aunque no hubiese habido colisión o

contacto directo entre los vehículos, la fuente de responsabilidad sigue siendo el riesgo, no la culpa. Como ha reiterado una y otra vez esta Sala: la eventual responsabilidad por actividad peligrosa no se deriva directamente del cumplimiento o incumplimiento de las normas de tránsito, sino de haber generado el riesgo que contextualmente determina el daño.

Esto es importante para fijar las reglas de distribución de las cargas probatorias y la resolución de las dudas en caso de ausencia o insuficiencia probatoria.

1. Cuando hay colisión o contacto entre los vehículos, al demandante le basta probar tal contacto o colisión para concluir que el accidente de tránsito se causó como materialización del riesgo de colisión derivado de la conducción vehicular; las circunstancias concretas de cómo se produjo tal colisión serían tema de la excepción, carga de los demandados para atenuar o excluir su responsabilidad.
2. Cuando no hay colisión o contacto directo, el demandante debe afirmar y probar las condiciones que determinaron el daño, con el fin de acreditar que el *riesgo* bajo la guarda del demandado fue una condición determinante del mismo.

Siguiendo con el ejemplo, el vehículo bajo la guarda del demandado aporta una condición para el accidente, si su presencia en la vía se convierte en obstáculo visual o físico que incida en la dinámica del accidente, aunque no haya colisión o contacto directo.

Por ejemplo, si en una intersección vial por la que circulan dos vehículos en sentido contrario, uno de ellos realiza una maniobra para esquivar al otro y evitar una colisión, y la maniobra resulta una colisión con un tercer vehículo y genera un daño; el vehículo que cumple la función de barrera para explicar la mecánica del accidente aporta una

condición al mismo, aunque no haya contacto o colisión, o aunque tal condición no se constituya en una *causa determinante*. En tal supuesto, el riesgo de la conducción que se materializó es haber sido una barrera visual y física que explica la mecánica del accidente.

En esta etapa de análisis la pregunta que debe realizarse es la siguiente: el riesgo que representó el vehículo bajo la guarda de los demandados en la vía ¿se constituye en una condición sin la cual no pueda explicarse la ocurrencia física del accidente y los daños consecuentes?

Lo que debe probar el pretensor es que, a pesar de que no hubo contacto físico, la presencia en la vía del vehículo bajo la guarda de los demandados aportó una condición sin la cual no habría ocurrido el accidente. La ausencia o insuficiencia probatoria sobre este punto se resuelve en contra de la pretensión, falta de nexo de causalidad.

Por otro lado, la aportación de esta condición causal, cuando se acredita, no es suficiente para concluir sobre la responsabilidad de los guardianes del vehículo que actuó como barrera visual, física o de otro tipo; sí basta para concluir que el vehículo bajo la guarda de los demandados está involucrado en el accidente y por tanto responde a menos que acredite causa extraña o incidencia causal de la víctima del daño.

Cabe anotar que si estando involucrado en un accidente, aunque no haya colisión o contacto directo, el conductor de un vehículo o la empresa para la que trabaja da la indicación de abandonar el lugar de los hechos; no sólo se compromete la responsabilidad penal y contravencional de quienes participen de esa conducta, sino que se generan indicios graves de conducta que deben valorarse como tal en los procesos de responsabilidad civil, en la medida que hayan dificultado o impedido la recolección de material probatorio relevante

para resolver el litigio, o generado una agravación del perjuicio que hubiera podido evitarse.

Por ejemplo: si existen dudas sobre la participación causal del vehículo que abandonó el lugar del accidente, y esas dudas se originaron en el hecho de que ese abandono dificultó o impidió la recolección de evidencia, éstas deberían resolverse en contra de los guardianes de tal vehículo. Si por cualquier medio se advierte que hay una conducta sistemática en ese sentido, que involucre al conductor, a la empresa o a la aseguradora; el juez civil, en el marco de sus competencias y deberes legales, tiene el poder-deber de adoptar todas las medidas a su alcance para visibilizar la irregularidad y hacer cumplir la ley. Se debe prestar una especial atención al cumplimiento del deber de asistencia, socorro, solidaridad y colaboración con las autoridades, en los casos donde personas resulten muertas o lesionadas.

Ahora bien, aun aceptando que el vehículo bajo la guarda de los demandados aportó una condición causal, éstos pueden alegar y acreditar circunstancias de hecho que hagan irrelevante esa condición en el resultado dañino; que la excluyan como una *causa determinante del accidente*, lo que se conoce como *rompimiento del nexo causal*.

Bajo este supuesto, la pregunta es diferente. Se trata de responder si la condición que aportó el riesgo de los demandados resulta relevante a la hora de explicar ya no la simple ocurrencia sino *la causa determinante del accidente*; es decir, su explicación más razonable bajo un contexto interpretativo determinado: a saber, atribuir responsabilidad subjetiva por el riesgo. La pregunta sería: la condición causal que aportó la víctima, o un tercero, o un hecho de la naturaleza ¿es una *causa determinante* exclusiva o concurrente del accidente y a los daños consecuentes?

La prueba de la causa determinante como tema de la excepción debe incluir la valoración de las conductas subjetivas de los conductores, en relación con las normas de tránsito. La duda sobre el punto se resuelve en contra de la excepción.

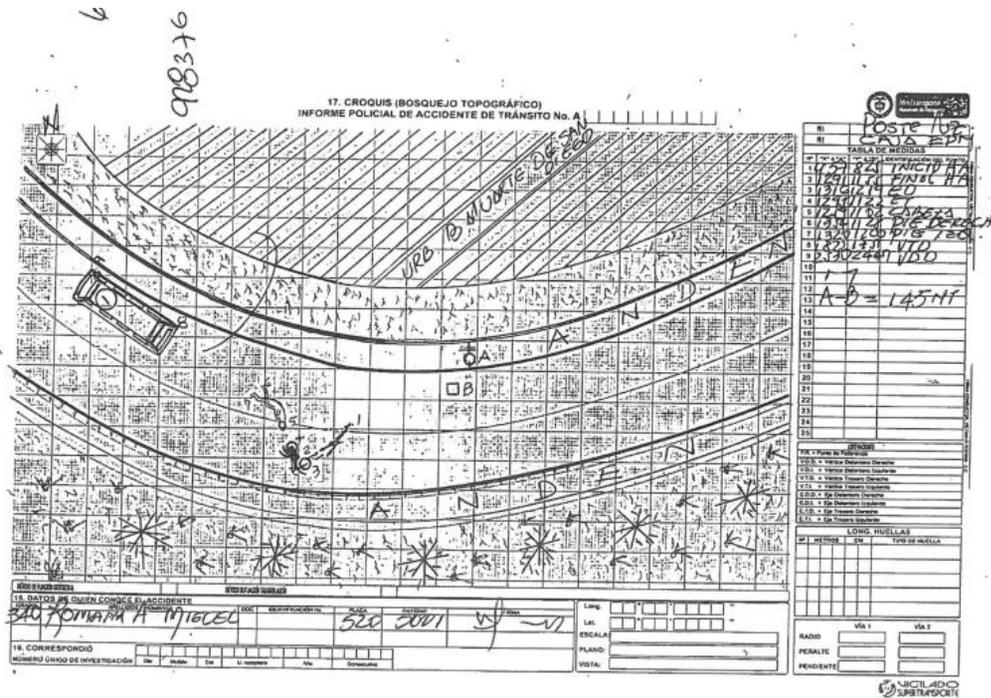
Adviértase que lo anterior supone diferenciar el aporte de una *condición* para la ocurrencia del accidente derivada del riesgo, de la evaluación de esa condición como *causa determinante* del accidente. Mientras la *condición* se refiere a un elemento objetivo sin el cual no se explica razonablemente la ocurrencia del accidente (como por ejemplo las condiciones de la vía o las posiciones de los vehículos involucrados antes del accidente); la *causa determinante* supone evaluar las condiciones causales que se atribuyen a la víctima demandante o a terceros, con el fin de determinar si la explicación más razonable sobre la responsabilidad por accidente es extraña a la condición aportada por riesgo bajo la guarda de los demandados.

Esta diferencia es relevante porque si bien la ausencia o insuficiencia probatoria respecto de la condición causal del vehículo bajo la guarda de los demandados en accidentes donde no hay contacto o colisión, corresponde a la parte demandante; si se prueba que el vehículo bajo la guarda de los demandados aportó una condición sin la cual no hubiera ocurrido el accidente, haya colisión o no, sus guardianes responden a menos que acrediten una causa extraña, en los términos ya referidos: ajenidad del propio riesgo en el resultado dañino e imprevisibilidad e irresistibilidad de la causa que se considera determinante.

Caso concreto:

En este caso no se discute que el día 22 de febrero de 2019, a las 16.40 horas, en la carrera 32 frente al número 27-05 de Medellín, sector San Diego, ocurrió

un accidente de tránsito donde resultaron involucrados, por un lado, el bus de placas EQS 609, cuyos guardianes no fueron demandados en este proceso; y por otro lado, la motocicleta de placas MFI 41D, que antecedía a ese vehículo en el mismo carril y sentido de circulación, conducida por Juan Isidro López Taborda (quien murió en el accidente) y en la que se transportaba como pasajero el acá demandante Felipe Góez Gómez.

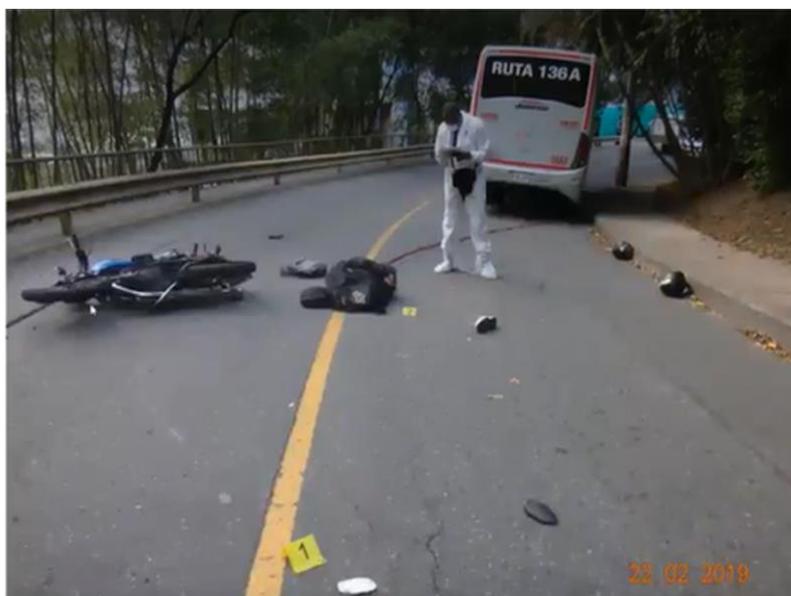


Ahora bien, tampoco se discute que, al momento del accidente, el bus de placas WDW 961, bajo la guarda de los demandados, circulaba en la misma vía de los vehículos directamente involucrados, aunque en el carril contrario al de su circulación. Esto se prueba con los documentos anexados al expediente, especialmente la actuación ante la autoridad de tránsito y la Fiscalía; además, lo aceptan los demandados y hace parte de los dos informes periciales que se presentaron y se sustentaron en este proceso sobre la reconstrucción del accidente.

El problema que se plantea ante esta instancia consiste en determinar si, además de la simple concurrencia espaciotemporal del vehículo WDW 961 con los vehículos EQS 609 y MFI 41D al momento del accidente, puede afirmarse que éste resultó involucrado causalmente en el accidente y los daños consecuentes. En otras palabras: debe definirse si el riesgo de la conducción del vehículo WDW 961, en primer lugar, aportó una condición causal para la

ocurrencia del accidente -presupuesto fáctico de la pretensión y del régimen de responsabilidad por actividad peligrosa- y si esta condición puede valorarse como extraña o ajena a las condiciones que se constituyen como causa determinante del accidente, o su explicación más razonable.

Los demandantes afirman tres hipótesis para fundamentar su reclamación frente a los demandados: 1. Que el vehículo WDW 961 habría invadido el carril de circulación de la motocicleta, provocando que esta colisionara con el vehículo EQS 609; 2. Que el vehículo WDW 961 habría golpeado lateralmente la motocicleta, provocando que esta colisionara con el vehículo EQS 609; 3. Que tras la colisión, las llantas del vehículo WDW 961 habrían pasado sobre la motocicleta y sobre la cabeza de su conductor, provocando su muerte.



La primera hipótesis encuentra respaldo probatorio en las declaraciones del demandante Felipe Góez Gómez, así como el fallo contravencional que expidió la Secretaría de Movilidad del Municipio de Medellín, mediante el cual se sancionó al conductor del vehículo WDW 961 y acá demandado, Jorge Leonard Ramírez Castaño, por haber invadido el carril de circulación de la motocicleta al momento del accidente.

En lo pertinente, esta decisión se motiva así:

Lo cual es cotejado por la versión del señor **FELIPE GÓEZ GÓMEZ** pasajero de la motocicleta de placas **MFI-41 D** quien nos detalla que en el momento en que su acompañante **JUAN ISIDRO LÓPEZ TABORDA** pretendía adelantar el vehículo de placas **EQS-609** por su carril fueron colisionados por el vehículo de placas **WDW 961** quien invadió su carril de circulación impactándolos y arrojándolos en contra del vehículo de autobuses el poblado, rebotando nuevamente contra el vehículo de metroplús secuencia que encuentra respaldo en la planimetría anexa al informe policial de accidente de tránsito en especial en la posición de la huella de arrastre de la motocicleta y los cuerpos, huella de arrastre que nos permite inferir que en efecto el vehículo tipo motocicleta realizaba maniobra de adelantamiento por su carril y por ende la razón lógica indica que el vehículo alimentador del metro invade éste y les colisiona.

Nos encontramos entonces ante dos maniobras generadoras del accidente dado que es claro que el vehículo de placas **WDW 961** invadió el carril de desplazamiento de la motocicleta prueba de ello es el inicio de la huella de arrastre dejada por el velocipedo, como también es claro que dicha motocicleta adelantaba otro vehículo si bien sobre el mismo carril en una maniobra que resultaba riesgosa en el ejercicio de la conducción, siendo estas dos acciones las causas determinantes de la colisión por lo que ha de decretarse la corresponsabilidad de los conductores **JORGE LEONARD RAMÍREZ CASTAÑO** y **JUAN ISIDRO LÓPEZ TABORDA**.

En el fallo se reconoce, a partir de los elementos objetivos del informe de tránsito y las fotografías, que el motociclista estaba intentando una maniobra de adelantamiento al vehículo EQS 609, **dentro de su mismo carril de circulación, sin traspasar la línea continua**. De ahí concluye, por “razón lógica” que el vehículo de placas WDW 961 “invade y colisiona” la motocicleta.

Este razonamiento es falaz. Del hecho probatoriamente cierto de que el conductor de la motocicleta intentara la maniobra de adelantamiento al bus EQS 609 sin transitar al otro carril de la vía, lo golpeará en su parte posterior izquierda y el golpe provocará que quedara material encefálico en ese vehículo, son hechos probados que no se debaten. Podría inferirse por lógica que, si hubo alguna colisión o contacto entre la motocicleta y el bus WDW 961, esta tendría que haber sido en el carril de circulación de la motocicleta.

Sin embargo, de ese mismo hecho probatoriamente cierto, no puede deducirse ni por lógica ni por experiencia que el vehículo de placas WDW 961 “invade y colisiona” la motocicleta. En la decisión que se analiza esto supone descartar, sin apoyo en evidencia alguna, que el accidente ocurrió sin que existiera contacto entre la motocicleta y el vehículo de placa WDW 961, sino sólo por la colisión entre la motocicleta y el vehículo de placa EQS 609,

y la interacción entre esos dos vehículos después de la caída de sus pasajeros, que es la hipótesis de los demandados.

En consecuencia, se considera que, aunque está probado que según la autoridad de tránsito hubo una responsabilidad contravencional del vehículo de placas WDW 961 en el accidente de tránsito, se valora que esa responsabilidad se basó en un razonamiento falaz, cuya conclusión carece de evidencia directa que la soporte; por tanto, no se valorará como fuente de responsabilidad para los demandados.

La declaración del demandante, en conjunto con el informe pericial de medicina legal por Leonard Bernal Tobón, ingeniero mecánico, que trabaja reconstruyendo accidentes de tránsito, y su sustentación de la audiencia; son elementos de prueba que permiten hipotetizar que, tras la ocurrencia del accidente, el vehículo de placas WDW 961, después de la caída de la motocicleta y sus pasajeros por colisión con la parte trasera derecha del bus de placas EQS 609, pasó por encima de aquella y del conductor de la motocicleta.

En efecto, tanto en su informe como durante la audiencia de sustentación, el perito fue enfático y reiterativo al señalar que lo más posible es que el conductor de la moto hubiera muerto no por colisión directa con el bus de placas EQS 609, ni por la caída de la moto. El perito, atendiendo los datos del informe de tránsito y las fotografías, especialmente la posición final del cuerpo de la víctima fallecida, los lugares de impacto entre los vehículos, la huella de arrastre de la moto del carril derecho hacia el izquierdo y especialmente los hallazgos de la necropsia sobre el aplastamiento del cráneo y las fracturas y otras lesiones en la cabeza; conjeturó que el vehículo WDW 961 podría haber pasado por encima del conductor de la motocicleta; habría muerto por “un sobre paso de cabeza y rodilla”, según su expresión. Además, se conjetura que el bus de placas WDW 961 también pudo pasar sobre la moto, en atención a los daños en llanta delantera y manubrio.



- Hipotesis de causa aportada por la autoridad: Contundente

PRINCIPALES HALLAZGOS DE NECROPSIA

I. Evidencia de trauma encefalocraneano contundente de alta energía:

1. Múltiples laceraciones encefálicas con pérdida de la anatomía del órgano y salida de masa encefálica a través de herida en el cuero cabelludo y boca.
2. Fractura conminuta con estallido de la bóveda craneana.
3. Múltiples fracturas de la cara que compromete órbitas oculares, maxilares, paladar y mandíbula.
4. Trauma extenso de tejidos blandos.

II. Evidencia de trauma contundente de miembro inferior izquierdo:

1. Fractura abierta y desplazada de epifisis distal de fémur izquierdo.
2. Fractura abierta de patela izquierda.

III. Trauma abrasivo de tejidos blandos que compromete cara, cuello y extremidades. Ver diagrama de lesiones.

IV. Se encuentra en prendas dos sobres con sustancia polvorienta que se envían a estupefacientes para análisis.

V. Sin signos de atención médica.

VI. Sin hallazgos macroscópicos de enfermedad natural.

R. D. Agudelo
Página 1 de 7

JENNIFER GARCIA OSPINA
Médico Forense

Aunque el perito reitera que su hipótesis es probable, también afirma que no hay evidencia concluyente y que no excluyen otras explicaciones probables sobre la interacción de los vehículos antes de la colisión. Reitera en varias ocasiones que no hay elementos que ofrezcan certeza sobre el particular. Se resalta que la falta de evidencia física en del bus de placas WDW 961 antes o después de la colisión, o el hecho de que la moto y el cuerpo de su conductor no hayan generado otras marcas en la escena del accidente, o desplazamientos, hacen dudosa su propia hipótesis.

Por otro lado, en el informe pericial de CESVI Colombia, elaborado y sustentado por Ana Isabel Valencia Pérez, aportado por la aseguradora, se descarta la hipótesis de la invasión del carril, del contacto entre el bus de placas WDW 961 y la motocicleta; la del sobrepaso; se basa precisamente en la ausencia de esta evidencia directa. La perito afirmó que, si hubiera habido algún tipo de contacto entre la motocicleta o sus pasajeros y el bus WDW 961, necesariamente habría quedado vestigios de tal contacto en la vía o desplazamiento de la motocicleta o del cuerpo de su conductor. Según las fotografías y el informe de tránsito, no habría tal evidencia sobre la vía.



Para la perito, el accidente se presenta cuando la motocicleta alcanza e intenta adelantar al bus de placas EQS 609, golpeando con su parte posterior izquierda y cayendo del vehículo, sin que exista contacto alguno con el vehículo WDW 961, que simplemente concurriría en la misma vía, sin incidir en el resultado dañino.

Por otro lado, en la inspección que realizó la Secretaría de Transporte y Tránsito de Medellín del vehículo de placas EQS 609, se dejó constancia que, en el tercio posterior inferior del vehículo, donde quedaron las evidencias del impacto entre la moto y ese vehículo, se encontraron “adherencias de materia encefálica”.

Tal condición consiste en que, al concurrir por la vía en el momento en que el conductor de la motocicleta intenta una maniobra de adelantamiento al bus de placas EQS 609, se constituyó en un obstáculo visual y físico para que el motociclista pudiera realizar la maniobra de adelantamiento a este vehículo.

Sin embargo, se considera que esa condición física del bus como barrera visual y física no aportó una causa determinante al accidente, en términos de imputación de responsabilidad subjetiva en un contexto de riesgo por ejercicio concurrente de actividades peligrosas.

A juicio de la Sala, el accidente y los daños consecuentes encuentran su explicación más razonable en una conducta exclusivamente atribuible al conductor de la motocicleta: a saber, intentar un adelantamiento de un bus, en una curva cerrada y sin atender la circulación de los vehículos que transitaban por el sentido contrario. Ninguno de estos hechos se contiene probatoriamente, sólo su valoración.

El demandante confesó en la audiencia que el conductor de la motocicleta en la que se transportaba consumía sustancias que inhabilitan para la conducción, aunque indicó que no había notado que lo hiciera el día en que ocurrieron los hechos. Los informes de medicina legal muestran que se encontraron esas sustancias en el cuerpo y en el lugar del accidente. La Sala considera que conducir o dejarse conducir en un vehículo bajo los efectos de esas sustancias es un factor de potencialización del riesgo.

En otras palabras, que el vehículo WDW 961 se convirtiera en un obstáculo físico o visual para que la motocicleta adelantara al vehículo EQS 609, en relación con los daños cuya indemnización se pretende, fue para sus guardianes un hecho ajeno al riesgo por ellos generado, completamente imprevisible e irresistible, por el que no puede imputarse responsabilidad patrimonial.

La Sala considera importante señalar que la conducta de los guardianes del vehículo WDW 961, consistente en abandonar el lugar del accidente, pesó como un indicio grave en contra de la empresa demandada, pues impidió que la autoridad de tránsito y la Fiscalía pudieran certificar sin lugar dudas la ausencia de marcas en el vehículo. Si esto se llegara a verificar como una política institucional o como una conducta sistemática, acarrearía consecuencias jurídicas.

No obstante, este indicio no cambia el juicio sobre la causa extraña, porque no concuerda con la demás evidencia disponible, según ya se valoró. Ni siquiera con la interacción que reconoce el perito de medicina legal, puesto que esta supondría un sobrepaso posterior a la caída y en el mismo carril de circulación del vehículo WDW 961. Es decir, tampoco soportaría ni la hipótesis de la invasión de carril, ni la de la colisión anterior a la caída.

Por el contrario, contrasta con la evidencia en el proceso de un actuar determinante del conductor de la motocicleta en la producción exclusiva del daño, al intentar una maniobra peligrosa en un lugar indebido, sin tomar las debidas precauciones, originando la materialización de un riesgo previsible: colisionar en el intento con uno de los vehículos involucrados.

La hipótesis de la invasión del carril o el contacto entre el vehículo WDW 961 y la motocicleta, salvo la declaración de Felipe Goéz Gómez, carecen de prueba directa en la evidencia reseñada en la apelación, ni tampoco se infieren razonablemente de ella.

Ninguno de los testigos ante la autoridad de tránsito o la Fiscalía dieron una declaración en ese sentido; es cierto que constataron la presencia en la vía del vehículo WDW 961 al momento del accidente, pero ninguno dijo haber visto una invasión de carril o un contacto directo.

Estas hipótesis tampoco pueden inferirse con claridad a partir de los datos del informe de tránsito y las fotografías; los dos peritos, durante la audiencia, negaron la existencia de evidencia física que soportara esa hipótesis o de datos conclusivos a partir de los cuales se pueda inferir tal circunstancia.

Incluso el perito de medicina legal, cuando planteó la hipótesis de que el bus WDW 961 pudo pasar sobre la moto y su conductor, precisó que esto habría ocurrido después de la colisión entre la motocicleta y el vehículo EQS 609, después de que, por efecto de arrastre tras la caída, la motocicleta y la cabeza de su conductor terminaran en el carril de circulación del bus WDW 961. Si bien no se niega que la invasión del carril o el contacto podrían haber ocurrido, niega que haya evidencia disponible para una conclusión determinante sobre el particular.

Aunque Felipe Goéz Gómez declaró sobre la invasión de carril y el contacto entre el vehículo WDW 961 y la motocicleta, se considera que la declaración de la propia parte, sin otros elementos de prueba concordantes y convincentes que la soporten, resultan insuficientes para generar convicción en la Sala sobre este punto particular.

Además, se considera que contra esa hipótesis pesa la ausencia de vestigios, golpes o daños en el vehículo de placas WDW 961. Si bien el vehículo no fue objeto de inspección por la autoridad de tránsito pues no estaba presente cuando ésta llegó al lugar, no puede pasarse por alto que el conductor del vehículo EQS 609 declaró ante la autoridad de tránsito que no advirtió golpes ni otros vestigios en el bus WDW 961, ni le consta que éste haya invadido el carril o golpeado a la motocicleta-.

Por otro lado, el hecho de que el agente de tránsito no encontrara evidencia en la vía de la participación de ese vehículo, como se advierte en el informe y en la declaración ante la primera instancia, refuerza el razonamiento exceptivo.

También pesa en contra de esta hipótesis la sentencia de fecha 9 de diciembre de 2021, proferida por este Tribunal en el asunto 012 2019 00654 03, MP Piedad Cecilia Vélez, donde se confirmó la decisión de primera instancia de declarar probada “la culpa exclusiva de la víctima”, frente a las pretensiones indemnizatorias que formularon los familiares del conductor de la motocicleta. En esa decisión, en doble instancia, tras valorar los mismos elementos de prueba que acá se aducen, se llegó a la misma conclusión: la causa determinante del accidente es ajena al riesgo generado por la conducción del vehículo WDW 961.

Se cuestiona que el juzgado de primera instancia se haya negado a escuchar a la testigo presencial Eliana Girleza Echavarría. Si bien, en principio podría considerarse una irregularidad al cerrarse el debate probatorio sin escuchar esta testigo, pese a que la parte demandante cumplió con sus cargas de citarla y que era deber del juez utilizar sus potestades oficiosas e incluso coactivas para que la testigo cumpliera con su deber legal; no obstante, no resulta necesaria la prueba de oficio en segunda instancia por dos razones: una formal, consistente en que la apoderada apelante desistió de la prueba; y el otro apoderado no insistió en ella en esta instancia, teniendo oportunidad legal para hacerlo, pues no presentó alegaciones.

Otra consideración, de orden material, consiste en la inconducencia de la prueba respecto de las hipótesis de la pretensión que quieren acreditar, en relación con la evidencia ya disponible.

En efecto, la testigo Eliana Girleza Echavarría, como otros pasajeros del bus de placas EQS 609 rindió declaración ante la autoridad de tránsito, manifestando que sólo “sintió el golpe”, pero no vio como ocurrió porque “venía pegada al celular”. Ignora si hubo invasión de carril, o contacto, o sobrepaso del vehículo WDW 961 sobre la motocicleta.

manifiestarnos si usted sabe el motivo por el cual se encuentra en esta despacho RESPUESTA si PREGUNTADO ya que sabe el motivo de su presencia en este despacho y bajo la gravedad del juramento que tiene prestado sírvase indicarnos que fue lo que sucedió RESPUESTA yo trabaja para las palmas, yo cogí el bus del poblado, en el momento en que bajábamos, yo me monte y siempre me siento en la parte izquierda detrás del conductor, yo venía pegada del celular pero sin embargo llevábamos entre 15 a 20 minutos de recorrido, cuando yo sentí un golpe seco y yo pensé que era el bus se había dado con el alimentador que subía, con la parte grasera del lado izquierdo, cuando ya escuche que otros muchachos gritaron en la parte de atrás ahí fue cuando me pare a mirar que había pasado. PREGUNTADO: usted vio, sintió o escucho la colisión entre los rodantes CONTESTO: sentí el golpe PREGUNTADO: cuando

Conclusión:

La Sala concluye que, aunque se probó que el vehículo de placas WDW 961 aportó una condición para lo ocurrencia del accidente derivado del riesgo de la conducción -vehículo como barrera física y visual que obstaculizó la maniobra de adelantamiento por parte de la motocicleta-, tal condición no es una causa determinante ni del accidente vehicular ni de los daños consecuentes que fundamentan la reclamación indemnizatoria.

Ninguna de las hipótesis de atribución causal de la demanda (invasión de carril, contacto con la motocicleta, o paso sobre el cuerpo del conductor de la moto) cuentan con prueba suficiente o convincente sobre el particular.

Por el contrario, a partir de la prueba directa, resulta claro que el accidente ocurrió por razones exclusivamente atribuibles al conductor de la motocicleta, así como irresistibles e imprevisibles para el conductor del bus de placas WDW 961.

Por lo expuesto, esta Sala considera que es del caso declarar probada la excepción de causa extraña, aporte causal exclusivo de un tercero. En ese sentido se sustituirá la decisión de primera instancia.

COSTAS

Con base en lo dispuesto en el artículo 365 Código General del Proceso, se condenará en costas a la parte demandante en ambas instancias.

Si bien formalmente se revocará la sentencia por razones técnicas relativas a la distribución de cargas probatorias y a la calificación del litigio, el fondo del asunto se resuelve confirmando las razones para no acceder a lo pretendido, perdiendo la parte demandante en ambas instancias.

Como agencias en derecho para esta instancia, atendiendo lo dispuesto en el Acuerdo PSAA16 10554 de 2016 del Consejo Superior de la Judicatura, la naturaleza, la calidad y la actuación de la parte favorecida con las costas se fijará una suma equivalente a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la Sala Primera de Decisión en Civil del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Medellín, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

FALLA:

Primero: Revocar el numeral primero la decisión de primera instancia, proferida el 4 de mayo de 2023 por el Juzgado Veintiuno Civil del Circuito de Medellín.

Segundo: Declarar probada la excepción de causa extraña -aporte causal exclusivo de un tercero- a favor de los demandados.

Tercero: Confirmar la condena en costas.

Cuarto: Condenar en costas en esta instancia a la parte demandante. Como agencias en derecho para esta instancia, se fija una suma equivalente a dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Notifíquese y cúmplase

Los Magistrados,


MARTÍN AGUDELO RAMÍREZ


JOSÉ OMAR BOHÓRQUEZ VIDUEÑAS


JULIO NÉSTOR ECHVERRY ARIAS