

TEMA: CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA - Ha sido entendida como la conducta imprudente o negligente del sujeto damnificado, que por sí sola resultó suficiente para causar el daño. /

HECHOS: La accionante pretende la declaratoria de responsabilidad civil solidaria y extracontractual de los demandados, en el ejercicio de actividad peligrosa por el accidente ocurrido el 20 de julio de 2019 del vehículo de placas WDC699. Se declare que la aseguradora Chubb Seguros Colombia S.A. amparaba a esa fecha el riesgo de responsabilidad civil extracontractual sobre ese vehículo, del cual son propietarias las sociedades que conforman el denominado Consorcio Nacional Yatí. Que en consecuencia se condene de manera solidaria a los demandados a pagarles la indemnización por los perjuicios patrimoniales por lucro cesante consolidado y futuro y la compensación de los extrapatrimoniales. En audiencia de 11 de noviembre de 2022, el Juzgado 011 Civil del Circuito de Medellín declaró: i) “probada y de oficio la reducción del monto indemnizable por la compensación de culpas”, ii) no probadas las excepciones de fondo alegadas por los demandados. iii) declaró civil y solidariamente responsables a los demandados. (...) El problema jurídico consiste en determinar si: ¿Las pruebas del proceso permiten concluir que ambos conductores contribuyeron a la producción del resultado, como fue decidido en la sentencia? o, como los opositores plantean, ¿el hecho de la víctima resultó ser el determinante del daño a indemnizar?

TESIS: En sentencia SC5885 de 06 de marzo de 2016, la Corte Suprema de Justicia – Sala Civil- reiteró que “Tratándose de accidente de tránsito producido por la colisión de dos automotores, cuando concurren a la realización del daño, la jurisprudencia ha postulado que estando ambos en movimiento, estarían mediados bajo la órbita de la presunción de culpas”. Esto es, la concurrencia de actividades peligrosas deja incólume el régimen de presunción de responsabilidad del artículo 2356, y el fallador debe determinar la incidencia causal de una u otra en la producción del daño (CSJ SC 12994 de 15 de septiembre de 2016). Lo anterior significa, conforme con lo expuesto por la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia en sentencia de 24 de junio de 2009, que en el proceso es menester confirmar que hubo una “imposibilidad de prever, contemplar o anticipar ex ante las circunstancias singulares, concretas o específicas de su ocurrencia o verificación de acuerdo con las reglas de experiencia, el cotidiano, normal o corriente diario vivir, su frecuencia, probabilidad e insularidad in casu dentro del marco fáctico de circunstancias del suceso, analizando en concreto y en cada situación los referentes de su “normalidad y frecuencia”, “probabilidad de realización” y talante “...intempestivo, excepcional o sorpresivo” . . Asimismo, tendrá que establecerse la “imposibilidad objetiva absoluta de evitar el suceso y sus consecuencias”, “de sobreponerse al hecho para eludir sus efectos”. Finalmente, en cuanto a la no imputación del daño al demandado, verificar la existencia de “una actividad exógena, extraña o ajena a la de la persona a quien se imputa el daño o a su conducta, o sea, “no puede concurrir con la culpa del demandado que haya tenido un rol preponderante en la causación del daño”.(...) Al respecto, sobre la materia, resulta pertinente traer a colación la sentencia SC5125 de 15 de diciembre de 2020, en la que la Corte Suprema de Justicia - Sala Civil-, enseñó lo siguiente: “(...) Por ello, no es suficiente que al perjudicado le sea atribuible una culpa, sino que se requiere que él con su conducta, haya contribuido de forma significativa en la producción del detrimento que lo aqueja, independientemente de si su proceder es merecedor o no de un reproche subjetivo o, si se quiere, culpabilístico. En tiempo muy reciente, la Sala reiteró que “con ocasión de una eventual concausalidad en la ocurrencia del daño podría llegar a disminuirse la indemnización, o incluso exonerar a la entidad de toda responsabilidad; escrutinio que habrá de realizarse no a partir de la mera confrontación de conductas sino evaluando la causa jurídica del daño para definir en qué medida una u otra fue la determinante en la ocurrencia del hecho dañoso” (CSJ SC 1697 del 14 de mayo de 2019, Rad. n.º 2009-00447-01).(...) Así las cosas, la sala encuentra que los elementos probatorios obrantes en el expediente llevan a concluir que el compañero de vida y ascendiente de los demandantes, Alberto Enrique Bastidas Durán -conductor de la motocicleta fue quien aportó la causa determinante del siniestro. Al conductor de la volqueta Brayán Manuel Juvinao

Carmona-, al igual que a cualquier conductor, si bien se le exige estar atento a la calzada por la cual transita, en especial, para evadir las maniobras de demás vehículos u otras dificultades que se pueda presentar, no se le puede exigir con el mismo rigor estar atento hasta el extremo de evadir la incursión intempestiva y sorpresiva de la calzada por otro vehículo que circula en sentido contrario, ya que esta última situación no es razonablemente previsible. Por lo tanto, la aparición sorpresiva e imprudente del conductor de la motocicleta, es un acontecimiento que para el conductor demandado es irresistible, imprevisible y extraño.

M.P. MARTHA CECILIA LEMA VILLADA

FECHA: 17/04/2024

PROVIDENCIA: SENTENCIA



SALA SEGUNDA DE DECISIÓN CIVIL

ASUNTO	Apelación Sentencia – Verbal (Responsabilidad civil extracontractual)
DEMANDANTES	Bleidys María Redondo Puertas y otros.
DEMANDADOS	Brayan Manuel Juvinao Carmona y otros.
DECISIÓN	Revoca sentencia
RADICADO	05001 31 03 011 2020 00188 01

Medellín, diecisiete de abril de dos mil veintitrés

ANTECEDENTES

1. DEMANDA. Bleidys María Redondo Puertas en nombre propio y en representación del menor Jorge Alberto Bastidas Redondo, Geraldine y Melissa Bastidas Redondo, presentaron demanda de responsabilidad civil extracontractual frente a Brayan Manuel Juvinao Carmona, MINCIVIL S.A., HB Estructuras Metálicas S.A.S., Latinoamericana de Construcciones S.A. (LATINCO S.A.), y CONCREARMANDO LTDA. quienes constituyen el Consorcio Nacional Yatí, y a la aseguradora Chubb Seguros de Colombia S.A., por los perjuicios materiales y extra patrimoniales que les fueron causados como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 20 de julio de 2019 en que Alberto Enrique Bastidas Durán perdió la vida.

Los perjuicios patrimoniales fueron cuantificados así: (i) para BLEIDYS MARÍA REDONDO PUERTAS \$130 942 349, ii) GERALDINE BASTIDAS REDONDO \$4 950 039, iii) MELISSA BASTIDAS REDONDO \$8 997 780 iv) JORGE ALBERTO BASTIDAS REDONDO \$17 629 012 y para cada uno de ellos, además, por perjuicios extra patrimoniales, \$72 000 000 de daño moral y \$55 000 000 por daño a la vida de relación, para una condena total de \$670 519 180.

2. PRETENSIONES. Se persigue la declaratoria de responsabilidad civil solidaria y extracontractual de los demandados, en el ejercicio de actividad peligrosa

por el accidente ocurrido el 20 de julio de 2019 del vehículo de placas WDC-699. Se declare que la aseguradora Chubb Seguros Colombia S.A. amparaba a esa fecha el riesgo de responsabilidad civil extracontractual sobre ese vehículo, del cual son propietarias las sociedades que conforman el denominado Consorcio Nacional Yatí. Que en consecuencia se condene de manera solidaria a los demandados a pagarles la indemnización por los perjuicios patrimoniales por lucro cesante consolidado y futuro y la compensación de los extra patrimoniales (morales y de daño a la vida de relación) ocasionados, por los valores que ya fueron referidos.

HECHOS. Como fundamento de lo pretendido –en síntesis-, el apoderado judicial de la parte demandante expuso:

a. El 20 de julio de 2019, a las 05:00 a.m., en la localidad de Bodegas, municipio de Mompox ocurrió un accidente de tránsito que involucró a Brayan Manuel Juvinao Carmona quien conducía el vehículo de placas WDC-699 de propiedad del Consorcio Nacional Yatí, asegurado en responsabilidad civil extracontractual por Chubb Seguros Colombia S.A. y a Alberto Enrique Bastidas Durán quien conducía de la motocicleta de placas HPH-73C.

b. El conductor de la motocicleta falleció por las graves lesiones sufridas en el accidente ocasionado por la imprudencia del conductor del vehículo que en ejercicio de la actividad peligrosa de conducción invadió el carril por el que circulaba el motociclista.

c. La autoridad de tránsito elaboró el informe y señaló como causa posible del accidente, la del código 139 para el vehículo N° 2 “Impericia en el manejo”; pero, según la posición final de los vehículos, la huella de frenado y fotografías del lugar de los hechos, el vehículo N° 1 estaba invadiendo el carril contrario por el cual se desplazaba la motocicleta, infringiendo con ello los artículos 55, 60 y 61 del Código Nacional de Tránsito.

d. El señor BASTIDAS DURÁN Según el dictamen médico el señor Marín Montoya murió como consecuencia de un trauma encéfalo craneano severo con daño axonal difuso. A esa fecha tenía 48 años y 11 meses y una expectativa

de vida de 33.4 años según las tablas de mortalidad, la señora REDONDO PUERTAS, tenía 46 años y 4 meses y una expectativa de vida de 39.9 años.

e. El núcleo familiar se conformaba por él, la compañera permanente y tres hijos Jorge Alberto, Geraldine Y Melissa Bastidas Redondo, quienes, por los lazos de afecto, y parentesco con la víctima sufrieron perjuicios patrimoniales y morales por la falta de ingresos para la manutención y el sufrimiento, congoja, desmedro anímico, aflicción y traumatismo que les generó la muerte repentina y trágica de su ser querido, al igual que las afectaciones psicológicas y alteración de las condiciones normales de existencia del núcleo familiar.

f. ALBERTO ENRIQUE BASTIDAS no tenía un vínculo laboral formal, por lo que para la liquidación de los perjuicios patrimoniales por lucro cesante y futuro opera la presunción de productividad desarrollada por la sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, consistente en que los ingresos de una persona en capacidad de producción corresponden por lo menos a un salario mínimo legal vigente que a la fecha de liquidación del perjuicio equivale a \$877 803.

g. La compañía aseguradora CHUBB SEGUROS COLOMBIA S.A., ante la reclamación directa de indemnización de perjuicios respondió que no se encuentra acreditada la ocurrencia del siniestro en los términos del artículo 1077 del Código de Comercio, al no haberse demostrado que el asegurado hubiera incurrido en la responsabilidad civil endilgada.

2. CONTESTACIÓN.

2.1. La compañía aseguradora propuso como medios de defensa los que denominó "*Régimen de responsabilidad y probatorio aplicable por colisión de actividades peligrosas*", "*Ausencia de responsabilidad civil extracontractual*", "*Ausencia de daño en los términos y cuantías solicitadas*", con fundamento en lo cual señaló que las pretensiones de la demanda no debían prosperar, porque los elementos estructurantes de la responsabilidad civil extracontractual no se configuran.

Frente al contrato de seguro opuso como defensas las de *"Límite del valor asegurado, Disponibilidad del valor asegurado y Deducible"*

2.2. Los integrantes del consorcio por su parte interpusieron las excepciones que nominaron como: *"Rompimiento del nexo causal y hecho exclusivo y determinante de la víctima"*, *"Ausencia de infracción de las normas de tránsito por parte de Brayan Manuel Juvinao Carmona"*, *"Ausencia de culpa y en general de responsabilidad en el accidente que nos ocupa por parte del conductor del vehículo de placas con placas wdc-699"*, *"Inexistencia de los derechos y de las obligaciones pretendidas en la demanda y cobro de lo no debido"*, *"Excepción genérica"*.

2.3. El conductor del vehículo automotor, volqueta de propiedad de los consorciados propuso a título de excepciones las de: *"Hecho exclusivo de la víctima"*, *"Imposibilidad de atribuir el resultado al señor Brayan Manuel Juvinao Carmona"*

Todos los demandados se opusieron al juramento estimatorio y, tanto la aseguradora como las sociedades del consorcio, objetaron el juramento estimatorio de los perjuicios formulado por los demandantes.

3. SENTENCIA. En audiencia de 11 de noviembre de 2022, el Juzgado 011 Civil del Circuito de Medellín declaró: i) *"probada y de oficio la reducción del monto indemnizable por la compensación de culpas"*, ii) no probadas las excepciones de fondo alegadas por los demandados. iii) declaró civil y solidariamente responsables a Brayan Manuel Juvinao Carmona y el consorcio Nacional Yatí integrado por las sociedades Mincivil S.A., HB Estructuras Metálicas S.A.S., Latinoamericana de Construcciones - Latinco S.A., y Concrearmado Ltda., en forma concurrente del accidente de tránsito ocurrido el 20 de julio de 2019 en que el padre y compañero de vida de los demandantes falleció, y los condenó a pagar a favor de la compañera permanente Bleidys María Redondo Puertas: \$8.279.568 por lucro cesante consolidado, \$30.196.777 por lucro cesante futuro. A favor de Jorge Alberto Bastidas Redondo: \$8.279.568 por concepto de lucro cesante consolidado y \$14.269.053 por concepto de lucro cesante futuro. Y a favor de cada uno de los 4 demandantes, o sea, de los dos

anteriores y de Geraldine y Melissa Bastidas Redondo veinticinco salarios mínimos legales mensuales vigentes por concepto de daño moral y veinte salarios mínimos legales mensuales vigentes por concepto de daño a la vida de relación, iv) señaló la obligación de la aseguradora Chubb Seguros Colombia S.A. de pagar las condenas impuestas hasta el límite de la cobertura del contrato de seguro que contiene la póliza de seguros N°: 43329804 al cual deberá aplicarse el deducible pactado de 10% del valor de la pérdida; suma que pagará sobre el interés moratorio previsto en el artículo 1080 del Código de Comercio a partir del día siguiente en que la sentencia quede ejecutoriada y v) condenó en costas a los demandados en favor de los demandantes.

3.1. La juez señaló que en el informe de tránsito se atribuyó la causa del accidente a la falta de pericia del conductor de la moto que chocó con la volqueta, mientras que en la demanda se afirmó que el accidente obedeció a que la volqueta invadió el carril por el que transitaba la motocicleta con lo cual infringió los artículos 55, 56 y 61, y que, los demandados, por su parte, se refirieron al régimen probatorio aplicable en los casos de colisión de actividades peligrosas, a la ausencia de responsabilidad civil extracontractual y del daño en los términos y cuantías solicitadas que constituye un cobro de lo no debido, que también adujeron el rompimiento del nexo causal por el hecho exclusivo y determinante de la víctima, así como la ausencia de infracción de las normas de tránsito por parte del conductor de la volqueta Brayan Manuel Juvinao Carmona y la ausencia de culpa de este y la imposibilidad de atribuirle el resultado.

3.2. Para resolver tal confrontación comenzó por ubicar el asunto en la responsabilidad civil por actividades peligrosas y anotó que a partir del artículo 2356 del Código Civil y la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, se ha construido, como producto de la teoría del riesgo, la responsabilidad civil por el ejercicio de actividades peligrosas, como la conducción de vehículos. Recordó que en estos casos al demandante le basta probar el hecho generador del daño y el nexo causal, dado que, se presume que el demandado se encuentra inmerso en culpa. Explicó haciendo eco de lo que la sala civil de la Corte Suprema de Justicia ha dicho, que en tales circunstancias hay que

estudiar la incidencia causal de cada uno de los intervinientes en el resultado dañoso.

Sobre los elementos de la responsabilidad, señaló que en este caso se presentó el hecho del accidente de tránsito por la colisión entre la moto y la volqueta que trajo como consecuencia el daño a los demandantes por la muerte de quien fuera el compañero permanente y padre de ellos, mientras que los demandados insistieron en que esos daños obedecieron al hecho exclusivo de la víctima como causa de la ruptura entre el hecho y el nexo de causalidad porque conducía de manera imprudente, sin licencia de conducción, sin casco ni chaleco y en contravía. Al respecto, la juez advirtió sobre la importancia de verificar las circunstancias del accidente, la simetría y la complejidad de la incidencia causal de acuerdo con las pruebas.

3.3. En cuanto a las pruebas analizó que no se podía atender al dictamen aportado por la parte demandante porque en el interrogatorio al perito se pudo establecer circunstancias que deslucían la imparcialidad del mismo; pero señaló que otras pruebas como el informe del accidente y las diligencias de la fiscalía traídas al expediente, daban cuenta del comportamiento del fallecido en el accidente de tránsito en que, como se dijo en la demanda, los vehículos de placas WDC-699 de propiedad del Consorcio Nacional Yatí, y HPH-73C al mando de Alberto Enrique Bastidas Durán se vieron involucrados. Dijo que los demandados no probaron la culpa exclusiva de la víctima, porque no acreditaron que la conducta del conductor de la motocicleta fue la causa única y excluyente del daño; en cambio, decidió desde la llamada concurrencia de culpas al concluir que ambos participantes contribuyeron al resultado fatal.

Se refirió a la asimetría de los vehículos y dijo que la volqueta es de mayor peligrosidad, pero la motocicleta puede acarrear un gran riesgo si se conduce sin precaución. Señaló que en este caso se requiere definir cuál vehículo tuvo mayor incidencia y al respecto precisó que en las fotografías del lugar de los hechos se aprecia que la huella de frenado inicia sobre la línea divisoria del carril por el que debía transitar la motocicleta lo cual indica que fracciones de segundos antes, la volqueta venía invadiendo el carril de aquella a esto se añade que el conductor de la volqueta según expuso la perito tenía espacio suficiente para no transgredir la línea divisoria es decir que desplegó una

conducta imprudente, causa del accidente aunque no exclusiva porque a quien conducía la motocicleta se le reprocha que transitaba sobre la línea continua divisoria según declaró el hermano que lo acompañaba en la moto, luego dijo que era cerca del centro pero de haber sido así, el accidente no se habría producido es decir que desatendió el deber de alejarse de la línea central cuando tomó la curva para evitar riesgos. Además, se deduce por la falta de tiempo para evadir la colisión, que venía con exceso de velocidad pues el peritaje advierte que ambos conductores tenían visibilidad sobre el otro, o sea que si Alberto Enrique Bastidas hubiera pasado la curva a una velocidad moderada como debía hacerlo y de forma cerrada y no tan abierta como lo hizo para estar tan cerca de la línea divisoria el accidente se habría evitado. Así se deduce además de los vestigios de la colisión que quedaron en la carretera, sin que el hecho de no tener licencia de conducción ni elementos de protección se pueda tener como causa del accidente, porque se acreditó que el motociclista acostumbraba transitar en moto por ese lugar y que la muerte fue por la lesión que padeció en la pierna izquierda.

Concluyó que ambos vehículos participaron en igual proporción en el resultado y que, la excepción de culpa exclusiva de la víctima no está llamada a prosperar porque no fue probado que su actuar fuera la causa exclusiva y excluyente del accidente. Por lo tanto, declaró la reducción del 50% en la indemnización; declaró no probadas las excepciones propuestas y condenó por daño material de lucro cesante pasado y futuro para la compañera permanente y el hijo que convivía con el fallecido más el perjuicio inmaterial por daño moral y daño a la vida de relación que la aseguradora en virtud de la acción directa ejercida, y de acuerdo con la póliza, debía atender hasta el límite \$500 000 000 ya que no se acreditó que hubiere bajado la disponibilidad de ese monto por el pago de otras indemnizaciones. Ello, menos el deducible de 10% sobre la pérdida según lo acordado en el contrato. La indemnización ordenada se calculó sobre la base de un ingreso por valor de un salario mínimo legal mensual vigente menos el 25% que se supone se destina para la propia subsistencia. Acerca de la compañera permanente advirtió que trabajaba en otra ciudad, pero mantenía el vínculo de convivencia con el ahora fallecido y reconoció el lucro cesante a favor de esta y del menor que ella representa quien vivía con el progenitor y continúa estudiando; pero no reconoció lucro cesante a favor de las hijas que vivían en Bogotá porque no se acreditó la dependencia económica. Advirtió que

la objeción a la tasación razonada de perjuicios fue negada mediante decisión no fue recurrida y finalmente, reconoció a cada uno de los demandantes luego de la reducción hecha en razón de la concurrencia de culpas los valores equivalentes a 25 smlmv por daño moral y 20 smlmv por daño a la vida de relación.

Por último, anotó que no era necesario resolver sobre el llamamiento en garantía, porque se ejerció y resolvió la acción directa frente a la aseguradora y dispuso el pago de intereses desde el día siguiente al de la ejecutoria de la sentencia, conforme con lo dispuesto en el art. 1080 del C. de Comercio.

4. APELACIÓN. Inconformes con lo resuelto, todas las partes apelaron.

4.1 La parte demandante señaló dos reparos, el primero relativo a la distribución de la responsabilidad causal entre los participantes en el accidente porque no hay prueba del exceso de velocidad de la moto ni del lugar exacto por el cual se desplazaba la motocicleta, y el segundo, en cuanto a que la cuantía de los perjuicios extra patrimoniales no debía ser inferior a la solicitada por valores de \$72 000 000 por daño moral y \$55 000 000 por daño a la vida de relación, correspondientes a la intensidad del perjuicio.

4.1.1. Frente al primer reparo expuso en la sustentación del recurso ante el tribunal, que para hablar de exceso de velocidad necesario establecer cuál era la velocidad permitida en el lugar de ocurrencia de los hechos. Como prueba se llevó con la demanda informe reconstructivo en que se aprecia que el accidente no ocurrió en una curva cerrada, ni pronunciada como se dibuja en el croquis del informe de accidente de tránsito, sino que es una semicurva que no disminuye las condiciones de visibilidad para los partícipes en el accidente ni exige de una maniobra extrema para poderla tomar, se trata de una vía Nacional, que permite una velocidad de 90 Kilómetros x hora para vehículos particulares y de 80 Kilómetros x hora, para vehículos de servicio público, pues allí no había señal de tránsito alguna que impusiera al conductor de la motocicleta conducir a una velocidad menor. Tampoco quedó en el lugar una huella de arrastre metálico o huella de frenado que permitiera aplicar las fórmulas fisicomatemáticas de determinación de velocidades, diferente a lo que sucedió con el vehículo tipo volqueta respecto al cual se pudo determinar que

se desplazaba a una velocidad de 66.83 Km x H, según el dictamen referido de conformidad con la huella de frenado dejada en el asfalto.

En cuanto al informe de la perito de CESVI, anotó que ella no se desplazó al lugar de los hechos para tomar fotografías de soporte para el informe reconstructivo, aunque allí señaló que la huella de frenado de la volqueta permitía calcular una velocidad de entre 57 Km x H y 62 Km x H, y que para este vehículo no era posible indicar si excedía el o no el límite de velocidad para la zona en su sentido de circulación. Así como que, no había elementos para desarrollar un análisis que permitiera calcular una velocidad mínima de circulación de la motocicleta durante los hechos porque no marcó huellas de frenado producto de una maniobra de emergencia y que además la trayectoria post-impacto recorrida por la motocicleta luego de la interacción, es la entregada por la energía de la volqueta.

Respecto al lugar de desplazamiento de la moto recordó que estas deben ocupar el carril que les corresponde, entre las líneas de demarcación; que lo declarado por el hermano del ahora occiso fue que se desplazaban *"sobre el centro del carril derecho"* y luego señaló que *"un poquito hacia el lado izquierdo"* lo cual no significa que estuviera trasgrediendo la norma que le permitía ocupar su carril. En cambio, la huella de frenado de la volqueta muestra la dirección hacia el otro carril que le correspondía y todos los vestigios del accidente, el lago hemático y la moto, quedaron en el lado derecho y el aplastamiento de la pierna también fue por el lado de ese carril, todo lo cual indica que transitaba por el carril que le correspondía.

4.1.2. La segunda inconformidad atinente al monto de la indemnización fue soportada en diversas decisiones de las salas de decisión civil de este tribunal en que se ha fijado por concepto de perjuicios extra patrimoniales sumas de hasta 100 millones por daño moral y de 60 millones y más por daño a la vida de relación por lo que el tribunal está llamado a corregir la diferencia e incrementar de acuerdo con los topes solicitados la compensación de los perjuicios, pues se trata de los hijos y de la compañera de vida de la víctima del accidente.

4.2. La parte demandada integrada por quienes conforman el consorcio y por el conductor de la volqueta, apeló los ordinales primero, tercero y quinto. Pidió que se revoque la sentencia y se niegue todas las pretensiones de la demanda.

Como puntos de inconformidad con la providencia señaló la indebida apreciación de las pruebas en relación con la declaratoria de responsabilidad y los perjuicios por daño a la vida de relación.

4.2.1. La prueba obrante en el proceso apunta en un sentido contrario a lo indicado en el fallo, considerando que el dictamen pericial aportado por la parte demandante no pudo valorarlo la juez. Entre la prueba practicada se encontraba un dictamen pericial aportado por el Consorcio Nacional Yatí, rendido por expertos del Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Colombia (Cesvi), en el cual, de manera adecuada y con base en métodos científicos y técnicos se señaló como hipótesis del accidente una maniobra imprudente por parte del conductor de la motocicleta y unas condiciones específicas de su ocurrencia que, sin ningún motivo, y esto sin desconocer la libertad de apreciación de la prueba, fue despreciado por la juzgadora y constituye un defecto fáctico porque no se hizo una valoración integral. Si la tesis del despacho en cuanto a que la volqueta conducida por Brayan Juvinao invadió la línea continua que separaba los carriles en los que transitaban volqueta y motocicleta, fuera correcta, tendría que sostenerse como un hecho probado que la motocicleta impactó contra las llantas traseras de la volqueta; sin embargo, en ningún pasaje de la sentencia se aclara cuál fue el verdadero punto de la colisión. El mismo informe de tránsito, en concordancia con el dictamen pericial aportado por el Consorcio Nacional Yatí, informa, que el impacto entre la motocicleta y la volqueta se produjo a la altura de la llanta delantera de la parte izquierda de la volqueta, dado que fue en este punto en el que se hallaron los vestigios del accidente y que se presentó mientras la motocicleta desarrollaba un proceso de caída.

Ese mismo estudio determinó que el choque ocurrió sobre el carril correspondiente a la circulación de la volqueta en una vía con demarcación de línea continua. El análisis de la configuración de impacto y altura de daños demuestra que cuando la motocicleta invadía el carril contrario desarrollaba un posible proceso de caída, el vehículo 1 (volqueta) circulaba a 59km/h \pm 2 km/h,

sin poder establecer si excedía o no el límite de la zona. Las condiciones de la vía en cuanto a visibilidad, estado de calzada y demarcación eran adecuadas para el tránsito de los vehículos. Así que al apartarse del criterio de estos expertos que reconstruyeron el accidente la juez tuvo que llenar los vacíos de su propia versión de los hechos mediante especulaciones que desconocen las constancias del informe de policía del accidente de tránsito ocurrido el 20 de julio de 2019, en cuanto al punto del impacto entre los vehículos y el sitio de ocurrencia del accidente.

Dos hechos fundamentales como que i) la línea de frenado corresponde a las llantas traseras del vehículo y, ii) la moto venía en un proceso de caída antes de chocar con la llanta delantera de la volqueta, llevan a concluir que, evitar el accidente por parte del conductor de la volqueta de la colisión no le podía ser exigido en términos normativos, así que toda la responsabilidad recae en el conductor de la motocicleta. *"En resumen, ante dos versiones posibles del accidente de tránsito, una de ellas respaldada por un dictamen pericial que no fue desvirtuado en audiencia, el Despacho acogió, sin soporte probatorio, la tesis de los demandantes, muy a pesar de que, considerada la prueba en conjunto, esa tesis implica apartarse manifiestamente de hechos probados en el proceso, tales como el punto de impacto entre el vehículo y que el lugar del accidente es el carril en el que circulaba la volqueta y no el carril en el que circulaba la motocicleta. Si hubo invasión de carril con incidencia en la ocurrencia del accidente, esta es atribuible al conductor de la motocicleta y no al de la volqueta; (...) El dictamen pericial del Cesvi precisa: "...se descarta que el impacto ocurra en el carril opuesto, ya que el inicio de la huella de frenado se evidencia sobre la línea central de la calzada en proyección de la huella y considerando que apenas está desarrollando su ingreso a la curva, esta condición anudada a las dimensiones de los vehículos, el proceso de vuelco de la motocicleta; demuestran que el impacto debía ocurrir en el carril correspondiente al tránsito de la volqueta"*

El conductor demandado precisó que el accidente ocurrió en su carril, lo que coincide con la indicación del punto de colisión que informan los agentes de tránsito y los expertos que rindieron el dictamen pericial aportado por el Consorcio Nacional Yatí. Y esta afirmación no es desmentida por el hecho de que en el carril contrario también se hubieran encontrado vestigios ocasionados

por la colisión ni menos aún sirve para establecer el punto exacto del impacto. Téngase presente que en la llanta del vehículo se hallaron no solo restos mecánicos de la moto sino también manchas de sangre, restos óseos y tejidos por lo que resulta claro que la moto chocó contra la llanta delantera de la volqueta, tal y como lo explican los peritos del Cesvi: Dentro de la información aportada y el registro fotográfico se registran daños en la llanta delantera del vehículo 2 (Motocicleta) a una altura de 0.3 m, mientras que para el vehículo 1 (Volqueta) se reporta sin deformaciones, sin embargo, el análisis de la correspondencia de daños y zonas primarias de contacto indican que de interactuar frontalmente los vehículos presentarían daños a una altura superior a 0.9 m. Por lo anterior y ante la ausencia de daños a una altura mayor a 0.9 m, se establece que la interacción entre los rodantes debió presentarse con la motocicleta en proceso de volcamiento.

En atención a las zonas de daños reportados en el vehículo 2 (Motocicleta) en la zona frontal, la posición final de los vehículos y en relación con los sentidos de circulación de los vehículos, se establece una posible configuración de impacto entre rodantes al momento de la interacción con la motocicleta en proceso de vuelco al costado derecho esto en atención a la ausencia de paso de la volqueta sobre el sistema motocicleta - ocupantes. (...) la huella de frenado es un dato insuficiente para determinar la participación de la volqueta en el accidente y esta tesis solo se defiende apartándose de la prueba practicada. La huella de frenado marca el inicio, recorrido y el posible final de una maniobra que ocurre en uno de los carriles, pero no es posible determinar, a partir de ella, lo que ocurre en el carril contrario en tanto la motocicleta no deja el mismo rastro que la volqueta. Lo que se puede determinar a partir de esa huella de frenado es la posición inicial de la volqueta y, en este caso, como se señala en el dictamen pericial, la huella indica que en algún momento previo o concomitante al accidente una llanta trasera del vehículo se encontraba sobre la línea divisoria y que eso puede responder a la maniobra indicada para tomar correctamente la curva debido a la dimensión de una volqueta o a una maniobra de evasión ante el advenimiento de la motocicleta en la curva”.

El opositor anotó que *"...el resultado se produjo por una causa absolutamente distinta a la posición inicial de la llanta trasera de la volqueta momentos antes del impacto y, además, la doble línea divisoria tiene por finalidad indicar la*

prohibición de adelantar en cualquiera de los sentidos en que transitan los vehículos. Naturalmente, este no es un supuesto en el que la colisión se haya producido por un adelantamiento temerario y prohibido por las normas de tránsito sino que responde a un evento completamente distinto por lo que el tránsito por la línea de separación de los carriles carece de relevancia para la resolución del caso”.

Advirtió que la juez no se refirió siquiera a la tesis relativa al proceso de caída desarrollado por la motocicleta de manera que hay error en la apreciación de las pruebas que le impide a la juzgadora verificar que la única causa de este accidente fue la conducta desplegada por el conductor de la motocicleta. Por lo tanto, la regla de reducción por imprudencia de la víctima, prevista en el artículo 2357 del C. Civil no se podía aplicar.

4.2.2. Indebida tasación de perjuicios: derivada de la reducción de la responsabilidad al desconocer que la prueba practicada lo que demostró es que, *"sea de ello lo que fuere, la principal responsabilidad en el accidente recae sobre los actos del motociclista"*. Además, criticó la ausencia de motivación en cuanto al reconocimiento del daño a la vida en relación porque se limita a replicar la condena por el daño moral, sin sustrato fáctico que permite identificar, en cada caso, a qué obedecen los perjuicios reconocidos por este concepto. Solo dijo que la muerte del padre y compañero de la vida frustró los proyectos de vida de cada demandante porque deberán ser afrontados sin la compañía del padre. Una decisión en este sentido implica admitir que en todos los eventos de pérdida de un familiar habría lugar al reconocimiento del daño a la vida en relación o, lo que es lo mismo, a suponer que esta modalidad de los perjuicios extra patrimoniales se confunde con el daño moral.

Por otro lado, sostuvo que la decisión de negar la procedencia del lucro cesante reclamado por Geraldine y Melissa Bastidas porque no se logró probar una convivencia y dependencia estrecha tuvo que hacerse extensiva a la señora Bleidys María Redondo en atención a que, de acuerdo con su declaración en audiencia, se encontraba en la misma situación de sus hijas respecto al señor Alberto Bastidas, pues vivía en un hogar distinto y no se acreditó la dependencia económica.

4.3. La aseguradora pidió se revocara la sentencia de primera instancia y que, en caso de considerar que sí existe responsabilidad de la parte demandante, la decisión se modifique en cuanto a la participación imputable a la parte demandada y respecto del daño a la vida de relación.

Los motivos de inconformidad apuntan a i) deficiencias en la valoración probatoria y ii) cuantificación y soporte de la indemnización de los daños extra patrimoniales para cada uno de los demandantes.

4.3.1. En cuanto a las pruebas se dolió de la falta de aplicación del art. 164 del CGP en lo referente al principio de la necesidad de la prueba, porque la decisión se apartó de los hechos probados.

Como soporte se ocupó de analizar cada una de las pruebas para señalar en extenso las conclusiones que cada una de ellas arrojaba así:

El informe de tránsito reveló que la huella de frenado esta sobre la línea central y la misma se genera con llantas traseras, en una dirección de izquierda a derecha de forma diagonal, lo que sugiere que la llanta delantera izquierda estuvo siempre sobre el carril que le correspondía. Los vestigios de la motocicleta quedan sobre la línea central, porque una vez la motocicleta impacta con la llanta izquierda del vehículo cae sobre su lado derecho. Los daños del vehículo son sobre la llanta delantera izquierda, o sea que no hubo un impacto de frente entre los vehículos. La autoridad de tránsito planteó que la causa es atribuible al conductor de la motocicleta. La lesión sufrida por el conductor de la motocicleta, se describe como fractura de la pierna izquierda, es decir que el impacto fue por el costado izquierdo del vehículo.

Las fotos del lugar y día del evento dan cuenta de la posición final del vehículo sobre el carril que le correspondía, incluso más cerca a la berma que hacia la línea central de la vía, hay huella de frenado de la motocicleta sobre el carril que le correspondía a la volqueta, mientras que las del lugar de los hechos muestran que la huella de frenado de la volqueta se genera con las llantas traseras, el inicio de la huella frenado va de izquierda a derecha como fue dibujada, es sobre la línea central, y nunca invadiendo el carril que correspondía a la motocicleta. El accidente ocurre en el carril de la volqueta.

El testigo Rogelio Bastidas Giraldo, pasajero de la moto expuso que, llegando a la curva íbamos a escasos 30-35 Km, vimos que se presentaba la volqueta hacia nosotros, mi hermano trató de esquivarlo, pero no, cuando nos vimos fue de frente a la volqueta. La moto salió hacia un lado y cayó en un barranco cerca de la curva. La volqueta nos da con la llanta delantera izquierda, con los tornillos de la llanta. La moto iba sobre el centro del carril derecho, un poquito ahí al lado izquierdo, no llevábamos casco, no tenía licencia de conducción ni Soat y la técnico - mecánica vencida. La mitad de la volqueta estaba invadiendo el carril, lo cual no es cierto por la posición final de la volqueta, los vestigios sobre la línea central de la vía y en el carril que le correspondía a la moto no hay huella de frenado. Además, el señor Bastidas Giraldo tiene interés en el resultado del proceso, pues demandó por el mismo accidente en el Juzgado 25 Civil del Circuito de Bogotá, radicado 2022-253.

ALVARO MADERA declaró que al conductor que la moto se lo comió la curva, pega de lado contra la volqueta, el pasajero de la moto trabajaba para el Consorcio y le dijo *"mire ingeniero como quede, casi nos matamos"*. Dice que a la hora del accidente el sol era intenso y les daba a los de la moto de frente. Reconoce el croquis y las marcas la huella es con las llantas traseras porque son dobles.

LEONARDO ARDILA CELIS, declaró que la volqueta no tenía daño, la moto le pegó lateralmente. Sobre la vía había restos de la motocicleta, luces, espejos. Lo que dice el croquis es la realidad de lo que se vio allá.

Estas personas acudieron al lugar de los hechos después de haberse presentado el evento y concordaron en la posición final de los vehículos y las huellas de frenado originadas con la volqueta.

En cuanto a la prueba pericial aportada al proceso por la entidad demandada, la profesional ANA ISABEL VALENCIA, física pura, dictaminó que el croquis permite determinar las posiciones finales, huellas. Advirtió que la llanta interna está en el carril propio y la llanta externa en el carril de la moto, que, si la volqueta se devuelve, la parte delantera no invade el carril. La volqueta no presenta daño en la parte delantera, el análisis de los daños en los vehículos es fundamental. El impacto tuvo que haber sido entre llantas. La volqueta pisa

la línea de la moto, pero por las dimensiones de los vehículos, la motocicleta invadió el carril, considerando que el carro no presenta daños materiales. La energía adicional que se le entrega a la moto y los demás vestigios son coherentes. El rebote confirma el impacto en la llanta. La cabina de la volqueta está dentro del carril que le corresponde. La volqueta atrás es más ancha. La huella de frenado es de una maniobra evasiva.

Las pruebas permiten concluir que el evento ocurre en el carril que le correspondía a la volqueta de placas WDC 699, suficiente para dar por probada una causal de exoneración de responsabilidad denominada hecho de la víctima. Pese a esto el despacho sin análisis probatorio y sin desvirtuar las conclusiones a las que llegó el dictamen pericial de Cesvi Colombia, concluyó de forma desafortunada que ambos conductores fueron responsables del evento. La juez debió valorar toda la prueba y no únicamente el hecho de haberse presentado el evento y de considerar que procedía una indemnización, pues se probó que el evento ocurrió por la conducta de la propia víctima.

4.3.2. No hay prueba del daño a la vida de relación. La familia no se afectó. No se valoró la prueba en conjunto. No se aplicó el artículo 167 del Código General del Proceso, que consagra la carga la prueba de la prueba, ni lo hizo en cuanto a la causa y condiciones de tiempo modo y lugar en que ocurrió el evento puesto que el dictamen pericial del señor Jorge Mario Vallejo no puede ser valorado, por la relación de amistad que tiene con el apoderado judicial, como quedó demostrado. En cambio, lo que se logró demostrar fue una causal de exoneración de responsabilidad, denominada hecho de la víctima.

CONSIDERACIONES

1. PROBLEMA JURÍDICO. Según los puntos de inconformidad planteados por los recurrentes en esta instancia, se debe definir estos asuntos:

1.1. PRINCIPAL. ¿Las pruebas del proceso permiten concluir que ambos conductores contribuyeron a la producción del resultado, como fue decidido en

la sentencia? o, como los opositores plantean, ¿el hecho de la víctima resultó ser el determinante del daño a indemnizar?

1.2. DERIVADO. Según la respuesta a tales interrogantes procederá el análisis de la censura expuesta frente al reconocimiento de los perjuicios y la tasación que se hizo.

2. MARCO NORMATIVO Y DE APLICACIÓN AL CASO EN CONCRETO PARA LA DECISIÓN.

El conflicto planteado se ubica en el tema de la responsabilidad civil extracontractual originada en el ejercicio de actividades peligrosas, según lo previsto en el artículo 2356¹ del Código Civil. Allí se consagra una presunción de culpa que opera en favor de la víctima de un daño causado durante el ejercicio de la labor riesgosa, aspecto que la releva de probar la existencia de la culpa en el acaecimiento del accidente y, por tanto, para que el autor del mismo sea declarado responsable de su producción, solo le compete demostrar la conducta o hecho antijurídico, el daño y la relación de causalidad entre este y el perjuicio. Cualquier exoneración, por tanto, debe plantearse en el terreno de la causa, mediante la prueba de un elemento extraño (fuerza mayor o caso fortuito, hecho de un tercero o culpa exclusiva de la víctima).

En sentencia SC5885 de 06 de marzo de 2016, la Corte Suprema de Justicia – Sala Civil- reiteró que *"Tratándose de accidente de tránsito producido por la colisión de dos automotores, cuando concurren a la realización del daño, la jurisprudencia ha postulado que estando ambos en movimiento, estarían mediados bajo la órbita de la presunción de culpas"*. Esto es, la concurrencia de actividades peligrosas deja incólume el régimen de presunción de responsabilidad del artículo 2356, y el fallador debe determinar la incidencia causal de una u otra en la producción del daño (CSJ SC 12994 de 15 de septiembre de 2016).

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

Puntualmente, sobre el hecho exclusivo de la víctima, se anota que constituye una causa extraña que rompe el nexo de causalidad frente a una determinada pretensión de responsabilidad civil. El hecho exclusivo de la víctima, en tal sentido, es una conducta suya en que, con su propio obrar, desata la cadena de causalidad; es decir, por parte de la víctima hay una participación excluyente, caracterizada por la presencia de los siguientes factores: la imprevisibilidad, la irresistibilidad, y la no imputabilidad.

Lo anterior significa, conforme con lo expuesto por la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia en sentencia de 24 de junio de 2009, que en el proceso es menester confirmar que hubo una *"imposibilidad de prever, contemplar o anticipar ex ante las circunstancias singulares, concretas o específicas de su ocurrencia o verificación de acuerdo con las reglas de experiencia, el cotidiano, normal o corriente diario vivir, su frecuencia, probabilidad e insularidad in casu dentro del marco fáctico de circunstancias del suceso, analizando en concreto y en cada situación los referentes de su "normalidad y frecuencia", "probabilidad de realización" y talante "...intempestivo, excepcional o sorpresivo"*. Asimismo, tendrá que establecerse la *"imposibilidad objetiva absoluta de evitar el suceso y sus consecuencias", "de sobreponerse al hecho para eludir sus efectos"*. Finalmente, en cuanto a la no imputación del daño al demandado, verificar la existencia de *"una actividad exógena, extraña o ajena a la de la persona a quien se imputa el daño o a su conducta, o sea, "no puede concurrir con la culpa del demandado que haya tenido un rol preponderante en la causación del daño"*.

3. SOLUCIÓN AL CASO EN CONCRETO: La sala advierte que, a los demandados apelantes les asiste razón al concluir que en el expediente quedó acreditado que el accidente acaecido el 20 de julio de 2019, en el que se vio involucrado el vehículo de placas WDC-699, conducido por Brayan Manuel Juvinao Carmona, obedeció exclusivamente al actuar imprudente de Alberto Enrique Bastidas Durán conductor de la motocicleta de placas HPH-73C, por lo que, en este evento, se configuró la culpa exclusiva de la víctima, como causal de exoneración de responsabilidad civil.

En efecto, a los apelantes demandados les asiste razón al señalar los defectos en la valoración probatoria que dieron pie a la decisión con la que no están de acuerdo, pues de haberse apreciado de forma integral los medios de prueba recogidos se concluiría la forma en que el conductor del vehículo de menor calado (motocicleta) maniobró el vehículo al salir de la curva, fue la causa con las características de determinante, exclusiva e imprevisible que ocasionó el desenlace fatal, lo cual lleva a que la sentencia de primer nivel sea revocada, conforme se pasa a exponer.

3.1. La parte demandante, quien también apeló el tema de la atribución de la responsabilidad, insistió en que la volqueta transitaba en contravía e invadió el carril por el que la motocicleta se desplazaba, de manera que la primera fue la causante del siniestro. Esto no puede ser cierto, como los demás apelantes sostuvieron porque la deformidad del daño del rin delantero de la moto obedece a la colisión de dicho aparato con la llanta delantera de la volqueta y demuestra, al no mediar rotura de la farola de aquella (fotografías tomadas después del accidente) ni huellas de contacto alguno con la parte frontal del carro (fotografías e informe del tránsito) que en efecto los daños se produjeron a una altura máxima que no sobrepasaba la de las llantas del camión, así que la motocicleta se encontraba en una posición ya fuera de caída o de derrape sobre la línea divisoria de la vía, pese a que el conductor de ella tenía un margen mucho mayor de maniobrabilidad que el que tenía quien guiaba la volqueta. En efecto, las fotografías obrantes en las diligencias de la fiscalía, el informe de tránsito y el pericial como las pruebas documentales sobre dimensiones de los vehículos, dan cuenta del espacio con el que ambos contaban en su carril y es obvio que a la volqueta le quedaba muy poquito y al de dos ruedas mucho, de manera que contaba con buen espacio para evadir la colisión pro no lo hizo por la impericia observada en el acto de conducción.

La huella de frenado, analizada por las partes, por la experta en física y por la juez es otro punto determinante de la conclusión que da lugar a la revocatoria. Los demandantes dijeron que inició sobre el carril que correspondía a la moto, o sea que por la trayectoria que traía, el camión venía ocupando el carril de la moto, apreciación que la juez acogió, sin tener en consideración dos

circunstancias que los demandados han venido advirtiendo, consistentes en que las huellas de frenado fueron dejadas por las llantas traseras y el choque fue con la llanta izquierda delantera. Esto se sabe porque las llantas de atrás son dobles como así consta en el rastro dejado, mientras que las delanteras de cada lado van de a una. La otra es que la volqueta es más ancha en la parte trasera (2.44 metros. frente a y 2.36 metros), es decir que la parte frontal estaba toda sobre el carril que le correspondía a ese automotor y abre la posibilidad de que una maniobra para evadir la inminente colisión haya sido la que ocasionó que las ruedas traseras se colocaran sobre la línea divisoria central de la vía, con lo cual no se puede tener como acreditado que la causa del accidente fue la invasión del carril contrario por parte del rodante de placas WDC-699.

El acaecimiento descrito, en nada se contradice con la fotografía que muestra con exactitud el inicio de la huella de frenado con las llantas traseras del automotor, sobre la línea divisoria del lado izquierdo del carril de la motocicleta, que de haber transitado por el centro de su propio carril no habría dado lugar a la colisión. Así se advierte con lo informado por las autoridades de tránsito en el croquis del accidente, mediante la gráfica correspondiente al lado en que quedaron los vestigios de la colisión, el aplastamiento de la pierna izquierda del motociclista y las fotografías aportadas desde el inicio del procedimiento. Sobre el particular, mírese cómo a partir de esos datos desde el reporte de tránsito se informa la causa de impericia del motociclista como provocadora del lamentable suceso.

3.2. De otro lado, la parte demandante reprochó que la juez *a quo*, sin que se hubiera acreditado la existencia de un límite velocidad en el lugar, atribuyó exceso de velocidad al de la motocicleta para reducir de oficio la indemnización que ella estimó procedente; sin embargo hay que anotar que en el proceso no se estableció un límite de velocidad diferente al que rige para las carreteras nacionales; no obstante, la Sala advierte que, para este caso en particular, tal conducta deviene intrascendente porque no es la que permite endilgar al padre y compañero de los demandantes incidencia directa, eficiente, determinante o concausal en la ocurrencia del accidente objeto de litigio, en tanto que el hecho

de que uno de los partícipes en el accidente, viole una norma de tránsito, no basta para atribuirle un grado de corresponsabilidad en el mismo, ya que la causa determinante de un hecho es aquella que de no haberse presentado, este no habría tenido lugar, y lo cierto es que, si aquí se elimina la conducta imprudente de transitar sobre la línea divisoria del carril acabando de salir de una curva y en lugar de tomar la decisión correcta de resguardarse en su propio carril, inclinar el rodante vehículo e irse contra la llanta delantera del vehículo que transitaba en sentido contrario, desconoció el deber de transitar con precaución sobre todo al salir de la curva y evitar provocar daños a los demás participantes del tránsito vehicular, sin lo cual el choque no habría ocurrido.

Al respecto, sobre la materia, resulta pertinente traer a colación la sentencia SC5125 de 15 de diciembre de 2020, en la que la Corte Suprema de Justicia - Sala Civil-, enseñó lo siguiente:

"(...) Por ello, no es suficiente que al perjudicado le sea atribuible una culpa, sino que se requiere que él con su conducta, haya contribuido de forma significativa en la producción del detrimento que lo aqueja, independientemente de si su proceder es merecedor o no de un reproche subjetivo o, si se quiere, culpabilístico.

En tiempo muy reciente, la Sala reiteró que "con ocasión de una eventual concausalidad en la ocurrencia del daño podría llegar a disminuirse la indemnización, o incluso exonerar a la entidad de toda responsabilidad; escrutinio que habrá de realizarse no a partir de la mera confrontación de conductas sino evaluando la causa jurídica del daño para definir en qué medida una u otra fue la determinante en la ocurrencia del hecho dañoso" (CSJ SC 1697 del 14 de mayo de 2019, Rad. n.º 2009-00447-01; se subraya).

3. Siendo ello así, se colige que el cargo estudiado envuelve su propio fracaso, puesto que partió del simple supuesto fáctico de que el Tribunal admitió que el señor Ramírez Gómez, al momento del accidente, portaba en sus piernas una caja de herramientas, conducta

que en sentir del censor era culposa, por constituir una infracción de tránsito, toda vez que esa calificación, como quedó sustentado, es insuficiente para hacer actuar el mandato del artículo 2357 del Código Civil, en tanto que no comporta que dicha imprudencia de la víctima hubiese sido causa eficiente y determinante del accidente o, más exactamente, de su propio fallecimiento.

(...) 4. Con otras palabras, así se acepte que el reconocimiento que el sentenciador de segunda instancia hizo de que el prenombrado causante, al momento de la ocurrencia del accidente, llevaba consigo el mencionado objeto, significó que éste actuó con culpa, ello no conducía, indefectiblemente, a que operara la reducción de la indemnización prevista en el precepto atrás citado, pues para que ello fuera así, lo que debió demostrarse era que la referida actuación imprudente de la víctima colaboró de forma significativa en la producción del resultado dañoso (...)”.

En este sentido, se insiste en que, transitar con la motocicleta de manera imprudente muy cerca de la línea central de la calzada, en lugar de ir por el centro del carril que le correspondía (conforme con el artículo 96 del Código Nacional de Tránsito²), es la conducta imprudente del motociclista, de determinó que al inclinar el vehículo, ya fuera porque estaba derrapando o porque perdió el control del rodante, es la conducta que determinó que chocara con la llanta delantera izquierda de la volqueta que se desplazaba en sentido contrario, y es lo que produjo el resultado lesivo, al punto que, de suprimir ese acto, el accidente no hubiese ocurrido, pues la parte delantera de la volqueta se encontraba en el propio carril que esta debía ocupar. Luego, es la

² Esta norma dispone que las motocicletas *"Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente Código"*. Sobre el particular, debe señalarse que el Ministerio de Transporte, mediante concepto de 31 de octubre de 2017, explicó que, por ser posterior, esta norma prevalece sobre el artículo 94 del mismo código, según el cual los motociclistas *"Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo"*. Por su parte, los artículos 60 y 68 en mención, exigen que los vehículos transiten, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y establecen las reglas de utilización de los carriles.

motocicleta la que en cuestión de segundos y de manera sorpresiva e inesperada colisiona con la llanta, a pesar de que contaba con más de tres metros de vía para maniobrar, pero generó una situación que el conductor del rodante mayor no pudo evitar. La conclusión a la que se llega entonces, con independencia de que la velocidad del vehículo menor [la moto] no se haya podido establecer, es que el hecho exclusivo de la víctima produjo el resultado, sin que se pueda predicar la culpa del demandado Brayan Juvinao Carmona por lo intempestivo del proceder del que guiaba la motocicleta, que impidió evitar el accidente, como habría ocurrido en aquellos eventos en los que un conductor se enfrenta a un riesgo razonablemente previsible -propio de las incidencias de la circulación- y no como en este caso sucede, en que resulta imprevisible e intempestivo que alguien, aparezca en la vía sorpresivamente circulando en sentido contrario y en lugar de alejarse de la ruta que llevaba la volqueta como la prudencia aconsejaba porque tenía toda la amplitud del carril a su disposición, continuara su trayectoria perdiendo el control del rodante bajo su mando, situación que desde las reglas de la experiencia, quitó al de la volqueta la posibilidad de que la maniobra evasiva de frenado que ejerció lograra su cometido.

3.3. Así las cosas, la sala encuentra que los elementos probatorios obrantes en el expediente llevan a concluir que el compañero de vida y ascendiente de los demandantes, Alberto Enrique Bastidas Durán -conductor de la motocicleta- fue quien aportó la causa determinante del siniestro. Al conductor de la volqueta -Brayan Manuel Juvinao Carmona-, al igual que a cualquier conductor, si bien se le exige estar atento a la calzada por la cual transita, en especial, para evadir las maniobras de demás vehículos u otras dificultades que se pueda presentar, no se le puede exigir con el mismo rigor estar atento hasta el extremo de evadir la incursión intempestiva y sorpresiva de la calzada por otro vehículo que circula en sentido contrario, ya que esta última situación no es razonablemente previsible. Por lo tanto, la aparición sorpresiva e imprudente del conductor de la motocicleta, es un acontecimiento que para el conductor demandado es irresistible, imprevisible y extraño.

4. De allí que no es necesario ahondar en aspectos adicionales ni referirse a las censuras atinentes a los daños reconocidos y la tasación que de estos se hizo porque la acreditación del hecho que rompe la imputación hecha a los demandados como causantes del daño, como es la culpa exclusiva de la víctima propuesta como medio de defensa lleva a la revocatoria de la sentencia de primer grado y a declarar en su lugar probada la excepción del hecho de culpa exclusiva de la víctima como causa del perjuicio ocasionado. Se condenará en costas de esta instancia a la parte demandante. Como agencias en derecho, se fijará la suma de \$1'300.000^{oo}, equivalente a 1 SMLMV.

RESUELVE:

PRIMERO. REVOCAR la sentencia apelada, proferida por el Juzgado 011 Civil del Circuito de Medellín.

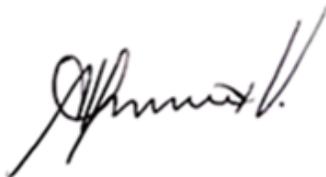
SEGUNDO. En su lugar SE DECLARA probada la excepción de "culpa exclusiva de la víctima" propuesta por la parte demandada.

TERCERO: ORDENAR el levantamiento de las medidas cautelares practicadas en el proceso. Por parte del juzgado de primera instancia, ofíciase a quien corresponda.

CUARTO. Las COSTAS de ambas instancias se imponen a la parte demandante y a favor de la parte demandada. Como agencias en derecho se fija un valor de \$1 300.00^{oo}, que equivale a un SMLMV.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Los magistrados,



MARTHA CECILIA LEMA VILLADA



RICARDO LEÓN CARVAJAL MARTÍNEZ



LUIS ENRIQUE GIL MARÍN