

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE CUNDINAMARCA

SALA CIVIL- FAMILIA

Bogotá D.C. noviembre ocho de dos mil veintitrés.

Magistrado Ponente	: JUAN MANUEL DUMEZ ARIAS
Radicación	: 25290-31-03-001-2019-00189-01
Aprobado	: Sala No. 31 del 19 de octubre de 2023

Se decide el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante contra la sentencia proferida el 29 de septiembre de 2022, por el juzgado primero civil del circuito de Fusagasugá.

ANTECEDENTES

1. Wilson Antonio Mora Garzón, María Lucero Gil Jutinico, Nuri Andrea, Wilson David y Brayan Alexis Mora Gil demandan a José Lisandro Saiz Garzón y la Sociedad Dismafusa Compañía Ltda., conductor y propietaria del vehículo camioneta de placa CIB 107 respectivamente, pretendiendo se les declare civil y extracontractualmente responsables por los perjuicios que les fueron causados en razón del accidente de tránsito ocurrido el 16 de abril de 2016, en la calle 25 No. 39 Bis 03 entrada del barrio Coviproft zona urbana del municipio de Fusagasugá, cuando la camioneta chocó la motocicleta de placa MOX 42B, generándole varias lesiones al primero de los demandantes, quien iba como parrillero en la motocicleta. Al trámite fue llamada en garantía la Aseguradora Solidaria.

Consecuencialmente, solicitan se condene a los demandados al pago de las siguientes sumas: Para Wilson Antonio Mora Garzón \$54.000.000, por concepto de perjuicios materiales; \$40.000.000, por perjuicios morales y \$40.000.000, por daño a la vida de relación. -Para María Lucero Gil Jutinico -compañera permanente-, \$20.000.000, por concepto de perjuicios morales y la suma de \$20.000.000, por daño a la vida de relación.-Para Nuri Andrea Mora Gil -hija- la suma de \$20.000.000, por concepto de perjuicios morales y \$20.000.000, por daño a la vida de relación. Para Wilson David Mora Gil -hijo- la suma de \$20.000.000, por concepto de perjuicios morales y \$20.000.000, por daño a la vida de relación. - Para Brayan Alexis Mora Gil -hijo- la suma de \$20.000.000, por concepto de perjuicios morales y \$20.000.000, por daño a la vida de relación.

Relatan que el 16 de abril de 2016 a eso de las 12:10 del mediodía, en la vía que de Melgar conduce a Fusagasugá, a la altura de la entrada del barrio Coviproft -calle 25 No. 39 Bis-03, zona urbana del municipio de Fusagasugá, el vehículo de placas CIB 107 tipo camioneta, marca Chevrolet, Luv TFR, modelo 2007, color azul, conducido por el señor José Lisandro Saiz Garzón imprudentemente y sin respetar la prelación de la vía, salió del establecimiento de comercio Dismafusa e invadió la vía principal por la que se desplazaba la motocicleta de placas MOX 42B, marca AKT, línea AK-125 modelo 2009, servicio particular, color negro, en la que el actor ocupaba el puesto de parrillero, arrollándola violentamente y causándole a él graves lesiones.

Que fue causa principal del accidente la actividad peligrosa de conducción de automotores que realizaba el demandado conductor de la camioneta de placas CIB 107, lo que genera en su contra una culpa presunta, y la imprudencia de este al no tomar las medidas de precaución necesarias al salir del establecimiento comercial Dismafusa y no respetar la prelación de la vía por la que se desplazaba la motocicleta, como quedó plasmado en el informe del accidente de tránsito.

La investigación penal derivada del accidente es adelantada por la Fiscalía 01 Seccional de Fusagasugá, bajo el radicado No. 252906108010 201680274 y en ella es indiciado el acá demandado José Lisandro Saiz Garzón por el delito de lesiones personales.

Que producto del accidente sufrido Wilson Antonio Mora Garzón tuvo graves lesiones, descritas como trauma de tejidos blandos, fractura de palitilo tibial medial de rodilla derecha, fractura de la diáfisis de la tibia, trauma en rodilla, trauma de venas varicosas de los miembros inferiores, que le generaron una incapacidad médico legal definitiva total de sesenta (60) días, y secuelas que de por vida deberá soportar, como cicatrices en miembros superiores e inferiores, deformidad física que afecta el cuerpo de carácter permanente, certificada por el instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses y una pérdida de capacidad laboral del 7.40% que dictaminó la junta regional de calificación de invalidez.

Antes del accidente el actor tenía buena salud, era laboralmente productivo, con 41 años y no padecía ninguna enfermedad que le impidiera realizar sus actividades normales por sí mismo, laboraba como obrero de construcción, actividad que le garantizaba un ingreso mensual de \$2.000.000.

Que se ocasionaron graves perjuicios a bienes tutelados como su integridad física y moral, se afectó su patrimonio económico, con daño emergente y lucro cesante pasado y futuro, perjuicios morales y daño a la vida de relación, que deberán ser indemnizados integralmente por quienes civilmente están obligadas a reparar el daño de conformidad con la ley y en cuantía que comprenda su pleno resarcimiento y la compensación del que no es posible reparar.

2. Trámite.

La demanda fue admitida mediante proveído del 21 de mayo de 2019¹ y notificados los demandados dieron contestación oportuna así:

José Lisandro Saiz Garzón y Dismafusa Compañía Ltda., en un mismo escrito, se opusieron a la prosperidad de las pretensiones y propusieron como excepciones las que denominaron:

1°. Exoneración de responsabilidad por el hecho de un tercero. Pues con el informe de accidente de tránsito y video aportado al contestar se acredita que el accidente se presentó cuando el conductor de la motocicleta de placas MOX 42B con pasajero, faltó al deber de cuidado e imprudentemente adelantó invadiendo el carril que corre en sentido contrario, sobrepasando al vehículo de color blanco que había detenido la marcha para permitir la salida a la camioneta de placas CIB 107 e impactando de forma abrupta contra este.

Que el conductor de la camioneta intentaba realizar el cruce de calzada de forma precavida, respetando los parámetros legales para ello exigibles; pues al realizar el cruce ya los vehículos que transitaban por la calle 25 (vía panamericana) en el sentido occidente-orienté se encontraban detenidos permitiendo que la camioneta realizase el cruce de la vía (video 0:22) así permanecían por un tiempo no menor a 10 segundos, esperando que los rodantes que transitaban en el sentido orienté occidente de la misma vía le permitieran continuar con el cruce.

Pero Aldemar Mendoza González conductor de la motocicleta de placas MOX 42B, imprudentemente, poniendo en riesgo su integridad física, la de su pasajero y de los usuarios de la vía, no observó que el automóvil blanco junto y las motocicletas que detrás de éste venían, habían detenido su marcha y los sobrepasó con exceso de velocidad invadiendo el carril que corría en el sentido contrario, impactando su moto contra la camioneta de placas CIB 107.

La vía donde ocurrieron los hechos es recta conservada en buen estado, estaba seca, con visibilidad normal, por lo que el conductor de la motocicleta pudo observar la camioneta que

¹ Fl. 01 Pagina 65 Carpeta digital 01

había parado muchos metros atrás, como lo hicieron los demás usuarios de la vía para permitirle iniciar el cruce, como se observa en el video, la camioneta se encontraba en movimiento.

(ii) Exoneración de responsabilidad por caso fortuito o causa extraña. Pues fue el actuar del conductor de la motocicleta imprevisible e incalculable para el conductor de la camioneta de placas CIB 107; pues con exceso de velocidad no detuvo su marcha como lo hicieron los otros rodantes que iban delante suyo y realizó maniobra de adelantamiento en contravía, generando el mentado accidente, como lo acredita el registro filmico.

(iii) Inexistencia del nexo causal por carencia de los elementos estructurales de la responsabilidad civil. El video o registro filmico prueba que existió el hecho de un tercero que impide que se configure el nexo causal.

(iv) Inexistencia de daño emergente y lucro cesante en cabeza de los demandantes. Inexactitud en la estructuración del daño extrapatrimonial pretendido. y Enriquecimiento sin causa. Fundadas en que no existe prueba que acrediten las pretensiones dinerarias, no hay prueba de los perjuicios sufridos, y frente a los perjuicios inmateriales debe considerarse que a Wilson Antonio Mora le dieron una única incapacidad de sesenta (60) días, otras incapacidades refieren a la vena varicosa. Que no existe responsabilidad de la demandada ni un perjuicio material en cabeza de los demandantes y conceder las pretensiones económicas generaría un enriquecimiento sin causa para la parte demandante.

La llamada en garantía a la compañía Aseguradora Solidaria de Colombia debido a la póliza todo riesgo No. 895-40-9940001206 que amparaba al vehículo de placa CIB 107, una vez notificada contestó oponiéndose a las pretensiones afirmando que no existe responsabilidad civil extracontractual de su asegurado en los hechos alegados y por ello no se afecta la póliza y excepcionó de mérito: 1. Inexistencia de la obligación de la aseguradora por inexistencia de responsabilidad civil extracontractual del asegurado por el hecho de un tercero (Causa Extraña). 2. Inexistencia de obligación de Aseguradora Solidaria en los pagos por concepto de Lucro Cesante y Perjuicios morales por ser riesgos expresamente excluidos por la ley las condiciones generales de la Póliza de Automóviles No. 895-40-9940000012509. 3. Responsabilidad de la Aseguradora Solidaria solo llega hasta el límite del valor asegurado contratado.

Se convocó a la audiencia del artículo 372 del C.G.P., en ella se declaró fracasada la conciliación, se recaudaron los interrogatorios a las partes, se decretaron las pruebas pedidas por los extremos del proceso, se programó la audiencia de instrucción y juzgamiento en la que se practicaron las pruebas, se oyeron alegatos de conclusión y se profirió sentencia.

3. La sentencia apelada.

El juez negó las pretensiones y declaró probadas las excepciones de exoneración de la responsabilidad civil extracontractual por el hecho de un tercero y la de inexistencia de la obligación de la aseguradora, por la inexistencia de la responsabilidad civil del asegurado, por el hecho de un tercero, causa extraña, negó las pretensiones del llamamiento en garantía y condenó en costas a la parte actora.

Consideró que no se acreditaban en el caso los requisitos necesarios para declarar la responsabilidad de los demandados Lisandro Saiz Garzón y Dismafusa Compañía Ltda., en el accidente acaecido el 16 de abril de 2016 en la calle 25 No. 39 Bis 03 sobre la vía que conduce de Melgar hacia Fusagasugá entre la camioneta de placa CIB 107 y la motocicleta MOX 42B y que se demostraba el eximente de responsabilidad hecho de un tercero.

Consideró que conforme se derivaba del informe del accidente, los videos y fotografías, el accidente ocurría cuando al motocicleta, que se desplazaba de occidente a oriente por la calle 25 y la camioneta que salía de Dismafusa Ltda. a la calle para cruzar de Sur a Norte y habiendo detenido su marcha los vehículos dando paso a la camioneta para hacer el cruce, aparece adelantando por la izquierda a los demás vehículos y el impacto se produce en la mitad de la

calzada sobre la línea amarilla segmentada. El croquis y las fotografías mostraban la camioneta cruzando por la vía ocupando de la calle 25 el carril en sentido occidente oriente y sobre la vía con trazo interlineado.

Los dos videos en los que se muestra como ocurrió el accidente, en concordancia con el informe policial, permiten observar a la camioneta CIB 107 que sale del establecimiento Dismafusa a baja velocidad y sin ningún comportamiento imprudente de su conductor, sin que no se haya respetado la prelación de la vía, contrario a lo manifestado en la demanda.

Se aprecia que al segundo 33 “que la camioneta sale y en este preciso momento en el segundo número 33 se observa que sí está respetando la prelación de la vía, tanto así que pasan dos vehículos, dos busetas y el conductor se encuentra en espera de hacer el cruce que pretende hacer, cuando pasa la segunda buseta se observa que a su costado izquierdo, al costado izquierdo del conductor la vía ya se encuentra desocupada y a larga distancia se ve que se aproxima un vehículo blanco, es ahí cuando el conductor decide de manera prudente despacio va abordando la vía hasta ocupar este primer carril, y se observa que el vehículo blanco baja la velocidad en señal de permitirle a la camioneta el paso frente a la vía, situación que es entendida por el conductor de la camioneta y atraviesa la vía solo hasta la mitad es decir hasta ese primer carril no atraviesa la línea divisoria de los dos carriles sino que el vehículo queda en espera de que el carril del costado derecho le ceda el paso”.

Que igual al vehículo blanco, por ese lado de la vía también transitaban “tres motocicletas dos de ellas que se encuentran cumpliendo las normas de tránsito correspondientes y lo que hacen es bajar la velocidad y esperar a que la camioneta cruce la vía”, lo que no ocurrió con la tercera de las motocicletas que era precisamente en la que se transportaba como pasajero el demandante “y que era conducida por el señor Aldemar Mendoza González la cual se puede apreciar que a pesar de ver que el vehículo blanco baja la velocidad hasta el punto de detenerse dicha moto haciendo una maniobra riesgosa decide sobrepasar sin bajar la velocidad y sin respetar las normas de tránsito que regulan la materia, que exigen que para hacer un adelantamiento como lo dice el artículo 73 del Código Nacional de Tránsito debe hacerse cuando la maniobra no ofrezca peligro, en este caso es evidente en el video que el motociclista hace una maniobra peligrosa porque decide sobrepasar el vehículo blanco sin disminuir la velocidad y por la mitad de los carriles cuando los dos carriles estaban siendo ocupados, uno por un vehículo blanco el otro aparentemente por varios vehículos, es decir, no se encontraba en ese momento un carril libre que le permitiera hacer un adelantamiento; sin embargo, de manera imprudente el conductor de la motocicleta decide hacer esta maniobra peligrosa, como se observa en la maniobra no ocupó ningún carril iba por la mitad de la vía”.

El actuar del conductor de la camioneta, “respetó la prelación de la vía y de manera prudente a baja velocidad va invadiendo el carril siempre observando que no hubiera peligro alguno, porque observa que el vehículo blanco le cede el paso situación que igual ocurre con el otro video donde se puede observar que el señor José Lisandro espera que del otro sentido también se le ceda el paso para así pasar al carril siguiente”.

Que bajo esas circunstancias y si bien se presume la culpa en actividades peligrosas, el video y el informe de policía daban cuenta que “el señor José Lisandro siempre realizó su actividad de manera precavida y prudente”, lo que no ocurría con el conductor de la motocicleta quien debía “ir detrás del carro blanco que va disminuyendo la velocidad y frenando no puede ocupar un mismo carril con otro vehículo si desea sobre pasar debe ocupar el carril izquierdo que en ese momento no lo podía hacer porque habían otros vehículos que venían en sentido contrario y por consiguiente decide, creyendo que podía manejar la situación, decide atravesar o sobrepasar el vehículo blanco en medio de los otros vehículos que se desplazaban por los otros carriles, situación que está prohibida por nuestro ordenamiento nacional de tránsito”.

Una conducta prudente de este último conductor habría sido “bajar la velocidad, esperar, el prever que si el carro de adelante frenó, o disminuyó la velocidad, es porque existiría un obstáculo, o si deseaba sobrepasar el vehículo debió primero verificar que por el carril izquierdo

no viniera ningún vehículo utilizar el carril completo como lo establece el artículo 96 del CNT cuando dice que “las motocicletas siempre deberán siempre ocupar un carril” situación que no ocurrió en este caso porque el impacto se produce en la línea central interlineada, es decir, el señor ocupante de la moto no estaba ocupando un carril para su vehículo sino que como se observa en el video creyó poder maniobrar pasando por el medio de los dos vehículos pero no previo que al frente del vehículo blanco existía un obstáculo lo que lo conllevó a que chocara con la camioneta situación que tampoco se acompasa con el hecho primero de la demanda donde dice que la camioneta fue la que arrolló violentamente al de la moto, es evidente que la moto es el vehículo que a pesar de que la camioneta desde el segundo 15 del video ocupa la vía y el choque se produce solamente hasta el segundo 28, es decir, existieron casi 15 segundos desde que la camioneta estaba ocupando el carril tiempo suficiente que permitía a la motocicleta frenar o disminuir la velocidad de tal manera que no se produjera el impacto”.

Concluyó que el conductor de la motocicleta actuó imprudentemente violó los artículos 73, 94 y 96 CNT adelantar cuando la maniobra ofrezca peligro, utilizar el carril libre a la izquierda para sobrepasar, cruzó por medio de dos vehículos por la línea central cuando debía ocupar un carril, no advirtió que el vehículo blanco había frenado y generó que impactara con la camioneta. Mientras ninguna vulneración a norma de tránsito era atribuible al conductor de la camioneta que su conducta fue prudente en el ejercicio de esta actividad.

4. La apelación.

El extremo actor apela pidiendo se revoque la decisión y se concedan las pretensiones, pues no se dio aplicación a la doctrina y jurisprudencia relativa al artículo 2356 del Código Civil que señala que en tratándose de la realización de actividades peligrosas existe una responsabilidad objetiva que tiene como fundamento la presunción de responsabilidad.

Que no se consideró que en el informe del accidente también se planteó como hipótesis de la causa de su generación para la camioneta el “no respetar la prelación de la vía” que para el momento la tenía el motociclista, que le daba el derecho de transitar confiadamente por su vía y quien tenía que detenerse era la camioneta hasta que no viniera ningún vehículo.

Que la camioneta “se atravesó en la vía panamericana y de hecho al momento del accidente como se puede observar en el video aportado la camioneta iba en movimiento cuando debía haberse detenido la camioneta más no la motocicleta y si la camioneta cumple el deber de cuidado de respetar la prelación y se detiene pues sencillamente el accidente no ocurre”

Que aun cuando “*el vehículo blanco y otras motocicletas hayan cedido el paso no eximia al conductor de la camioneta de su deber de cuidado y de respetar la prelación de la vía, no por la actuación de un particular la prelación de la vía se pierde con respecto a los demás vehículos*”, además “la motocicleta iba sobre su vía y podía sobrepasar a la camioneta blanca porque estaba detenida, o sea por la izquierda es que procede el sobre paso, la camioneta blanca se detuvo, podría ser por cualquier motivo, no solamente porque iba atravesando la camioneta, sino porque podría haberse detenido a recoger un pasajero, podría haberse detenido por cualquier razón porque había un obstáculo pero eso no significa que por eso la moto perdiera la prelación del carril por el que transitaba, como lo dijo el juzgado, quien invadió el carril fue la camioneta, no la motocicleta, la motocicleta iba por su carril, entonces quien cometió la imprudencia fue el conductor de la camioneta al invadir nada más y nada menos que la vía panamericana y al obstaculizar por completo el carril por el que transitaba la motocicleta esta es una dinámica del accidente ósea acá no era que la camioneta estuviera estacionada de tiempo atrás era que iba en movimiento y al ocurrirse el accidente la camioneta colisionó por la parte lateral derecha a la motocicleta porque la camioneta en ningún momento se detuvo y en el video se observa que la camioneta iba en movimiento, en ningún momento se detuvo, en donde la camioneta se detenga la motocicleta pasa y no sucede el accidente”.

Que tanto el video como el informe de accidente dan cuenta que la camioneta invadió el carril por donde se desplazaba la motocicleta y que en efecto, como lo sostiene el juzgador, la

motocicleta pasó por la izquierda, pero “porque va por su carril, va haciendo su tránsito por la vía por la que tiene prelación y con todo el derecho hacerlo, quien tiene la prelación de la vía y más en plena vía panamericana no puede estar parando cada vez que otro vehículo a su derecha pare, por favor eso no tiene ningún sentido, porque el vehículo que va por delante puede parar por cualquier circunstancia, pero eso no significa que la motocicleta tuviera que parar, quien tiene que parar es el que va a acceder a la vía con mayor prelación”

La motocicleta no invadió el carril contrario, “ella iba por su vía obviamente cuando se produce el accidente ya ocurre en la línea amarilla porque en un último momento la moto trata de evitar el accidente, de esquivarla y la camioneta estaba invadiendo todo el carril ósea la motocicleta no podía ir por el carril central y estrellarse contra la puerta de la camioneta o la carrocería y matarse el conductor cuando perfectamente podía esquivarla que en efecto fue lo que hizo, pero en ningún momento como lo cita el informe de policía la moto ingresó al carril contrario, ella iba por su carril de subida por el carril derecho como le correspondía”.

Que en el caso “se condena al conductor de la motocicleta sin que haya sido parte del proceso y sin que haya tenido la oportunidad de defenderse y simplemente por una prueba traída que no permite llegar a esa conclusión de que esa fue la causa del accidente sin siquiera permitirle la defensa, mientras que en este caso con las personas involucradas se ve que la camioneta tuvo la grave falta de prudencia y de cumplimiento con las reglas de tránsito al no respetar la vía panamericana”.

Añade que “por el propio dicho del conductor de la camioneta, él no vio la motocicleta, no la vio porque el vehículo blanco se lo impedía y él tenía el deber de ver que no viniera ningún vehículo, él dice que estaba mirando hacia arriba esperando que los vehículos de arriba le dieran vía, es decir, por estar mirando a los vehículos de arriba y la camioneta en movimiento fue que no vio que venía la motocicleta y cuyo tránsito estaba privilegiado por la ley de tránsito porque tenía la prelación de la vía”

Por último, disiente de la condena en costas en tanto, el demandante “está amparado por pobre de con el amparo de pobreza concedido desde la admisión de la demanda”.

En escrito presentado dentro de los tres días siguientes previstos en el artículo 322 del C.G.P, reitera el apoderado los mismos reparos. Insististe en que el juzgador no consideró que quien infringió las normas de tránsito fue el conductor de la camioneta al no respetar la prelación de la vía, pues desconoció la obligación que tenía de “esperar y tomar todas las medidas necesarias para ingresar a la vía panamericana que claramente tenía prelación”, soslayando lo establecido por el artículo 66 de la ley 769 de 2002; desconoció que las pruebas “muestran que el accidente se produjo en el carril por el que legítimamente se desplazaba la motocicleta, carril en el que literalmente se atravesó la camioneta de placas CIB constituyéndose en un obstáculo que ocupó todo el carril y puso en peligro a todos los vehículos que transitaban con la prelación a su favor”; ignoró el juez, como se observa en los videos aportados y en las fotografías y sitios de impacto de los vehículos involucrados y lesiones sufridas por Wilson Antonio Mora, “que fue la camioneta de placa CIB 107 en movimiento, atravesando una vía principal, la que arrolló con su parte frontal, por el costado derecho a la motocicleta, arrojándola al carril metros más adelante”; que fue el conductor de la camioneta “quien “en su afán” de ganarle al vehículo de color negro que bajaba por su derecha, arrancó la camioneta sin percatarse de la motocicleta que venía por su izquierda, precisamente por estar mirando en otra dirección”. Además, hizo el juzgador, caso omiso de la declaración del conductor demandado quien acepto que al momento del accidente miraba hacia el otro carril y dio por acreditada, con una sola prueba la causa extraña como eximente de responsabilidad, desconociendo las pruebas “que dan cuenta de la responsabilidad del demandado”.

CONSIDERACIONES

1. El análisis se inicia recordando las restricciones que la ley procesal le impone al ad-quem, derivadas del contenido del artículo 320 del C.G.P., que señala que el recurso de apelación “*tiene por objeto que el superior examine la cuestión decidida, únicamente en relación con los reparos concretos formulados*

por el apelante, para que el superior revoque o reforme la decisión”, y que, conforme lo dispone el artículo 328 del C.G.P., el juez de segunda instancia tiene una competencia limitada a la definición de la alzada, que éste “deberá pronunciarse solamente sobre los argumentos expuestos por el apelante, sin perjuicio de las decisiones que deba adoptar de oficio”.

Para dar respuesta a los reparos que plantea el recurrente contra la sentencia impugnada, se inicia recordando lo que es doctrina probable de la Corte Suprema de Justicia en la responsabilidad civil extracontractual derivada del ejercicio de actividades peligrosas, a partir del artículo 2356 del Código Civil según lo expuesto en reiterados fallos, sentencias de abril 30 de 1976, G.J. CLII., reiterada en fallos de 26 de agosto de 2010 y diciembre 18 de 2012, sentencia SC12994 del 15 de septiembre de 2016 y SC665-2019 del 7 de marzo de 2019, entre otras.

Asimismo en ese desarrollo se aborda la eximente de responsabilidad “hecho de un tercero”, que en el caso se declaró probado, para con el análisis de la prueba recaudada revisar si está o no acreditado, pues es en ello en gran parte el debate que plantea el demandante, por último, y atendiendo lo concluido en respuesta al planteamiento exceptivo, si definirá si hay lugar a confirmar o revocar el fallo y los alcances de tal determinación.

2. La solución de la alzada.

2.1. Señala la Corte que cuando el hombre utiliza en su trabajo una fuerza extraña que aumenta la suya y rompe el equilibrio que existiría sin ella entre el autor del accidente y su víctima, colocando a los coasociados en una situación de inminente peligro de recibir lesión, es responsable del perjuicio con ella causado, aun cuando la actividad sea desarrollada con la mayor diligencia.

“6. En compendio, la doctrina de la Corte en torno de la responsabilidad civil por actividades peligrosas ha estado orientada por la necesidad de reaccionar de una manera adecuada ante los daños en condiciones de simetría entre el autor y la víctima, procurando una solución normativa, justa y equitativa.

En un comienzo, consideró que la responsabilidad por actividades peligrosas del artículo 2356 del Código Civil, comportaba una presunción de responsabilidad en contra del autor; después, dijo que de ésta dimanaba una presunción de culpa; luego una presunción de peligrosidad, pasando a un sistema de responsabilidad por “riesgo” o “peligrosidad” de la actividad, para retornar a la doctrina de la “presunción de culpa”.

En todas estas hipótesis, es decir, presunción de responsabilidad, presunción de peligrosidad y presunción de culpa, la Corte, sin embargo, ha sido reiterada, uniforme y convergente, en cuanto a que la exoneración sólo puede obtenerse con prueba del elemento extraño, esto es, la fuerza mayor, el caso fortuito, la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, más no con la demostración de la diligencia exigible, o sea, con la ausencia de culpa”.

Ahora bien, como en este caso acontece que el demandante es pasajero de la motocicleta que colisiona con la camioneta, como lo sostiene su apoderado y lo expuso el juez al sentenciar, en este asunto, “(...) en orden a determinar la responsabilidad civil, en estrictez, ‘no cabe hablar de colisión de actividades peligrosas y, en tal virtud, la víctima puede utilizar a su favor -como bien lo ha predicado la doctrina- las presunciones del artículo 2356 del Código Civil’. El pasajero u ocupante, a no dudarlo, en su condición de tal, no despliega -por regla general- comportamiento alguno que pueda calificarse como peligroso. Su actividad, en relación con el automotor que lo transporta, de ordinario es típicamente pasiva y, por tanto, incapaz de generar un riesgo de cara a la conducción material del aquel.”²

2.2. No existe controversia en que el evento fuente del reclamo es el accidente ocurrido sobre las 12:10 meridiano del día 16 de abril de 2016 en la calle 25 No. 39 Bis-03 barrio Coviprof, zona urbana del municipio de Fusagasugá, donde se presentó la colisión entre la camioneta de placa CIB 107 conducida por José Lisandro Saiz Garzón y de propiedad de Dismafusa y Compañía Ltda., y la motocicleta de placa MOX 42B, conducida por Aldemar Mendoza González y de

² CSJ. SC. de 7 de septiembre de 2001, exp. 6171, citada en SC. de 23 de octubre de 2001, exp. 6315.

propiedad de A Ventus, siendo secuela del impacto las lesiones ocasionadas al demandante parrillero de la motocicleta Wilson Antonio Mora Garzón.

De ello da cuenta el informe policial de accidente de tránsito y croquis levantado el día de su ocurrencia por el subintendente Carlos Alberto Ortégón Pachón, en el que consigna que en la motocicleta iba como pasajero Wilson Antonio Mora Garzón quien resultó lesionado con “fractura miembro inferior derecho, escoriación en hombro superior derecho”. Que el vehículo No. 1 con que se identificó la camioneta, presentó “impacto en costado izquierdo, tercio anterior, guarda fango, capo y bomper aboyados, dirección rota” el vehículo No. 2 motocicleta, “presenta la defensa torcida”. Que el hecho aconteció al mediodía, en una vía urbana, sector comercial, con condiciones climáticas normales, recta, con berma, asfaltada, seca, dos carriles, una calzada, línea central amarilla segmentada, línea de borde blanca, visibilidad normal.

Que la ubicación final del vehículo siniestrado, vehículo No. 01 camioneta Luv placa CIB 107 y que respecto del vehículo No. 2, aclaró el agente de tránsito, que “no se grafica la motocicleta ya que fue movida de su ubicación final en el choque”. Se deja constancia de la trayectoria de la motocicleta y de la camioneta. Se atribuye como causas probables del choque al vehículo No. 1 –Camioneta- la número 132 “no respetar prelación”, y para el vehículo No. 2 la número 104 “Adelantar invadiendo el carril de sentido contrario”.

El informe Ejecutivo -FPJ-3-, de policía judicial da cuenta como posible explicación del evento que el “vehículo motocicleta se desplazaba por la calle 25 (vía Panamericana) en sentido occidente-oriente, momento en que la camioneta va saliendo del establecimiento comercial DISMAFUSA Y CIA LTDA, con el fin de cruzar la vía, en sentido sur-norte, los vehículos que circulan por el sector le seden el paso a la camioneta para que cruce, es en este momento en que se presenta la colisión ya que la motocicleta venía adelantando por la izquierda a los demás vehículos, el impacto se presenta en la mitad de la calzada sobre la línea amarilla segmentada”.

Remitió la Fiscalía Local III de Fusagasugá copia del informe de investigador de campo, en el que obran cuatro fotografías tomadas minutos después de la ocurrencia de los hechos por el Subintendente Carlos Alberto Ortégón Pachón, que muestran la posición en que quedó la camioneta Luv CIB 107⁴, ocupando el primer carril en sentido occidente-oriente, antes de sobrepasar la demarcación interlineada.

El informe de tránsito relaciona como víctima a Wilson Antonio Mora Garzón de 41 años y el dictamen rendido por Medicina Legal, con revisión de su historia clínica en el Hospital San Rafael de Fusagasugá, dio cuenta que el señor Mora Garzón sufrió “*TRAUMATISMO EN PIERNA Y BRAZO DERECHO POR ACCIDENTE DE TRANSITO EN CALIDAD DE CONDUCTOR DE MOTOCICLETA. AL EXAMEN FISICO HOMBRO DERECHO CON HERIDA SUPERFICIAL CON LACERACION EN CODO Y BRAZO DERECHO SIN SANGRADO ACTIVO, PIERNA DERECHA HERIDA ABIERTA EN RODILLA Y CARA ANTERIOR DE PIERNA DERECHA DE 5CM CADA UNA. RADIOGRAFIA DE PIERNA DERECHA SE EVIDENCIA FISURA A NIVEL DE DIAFISIS TIBIA DERECHA CON CUERPO EXTRAÑO QUE NO SE IDENTIFICA. Miembros Superiores EXCORIACION DE 24 X 8 CM DISPOSICION VERTICAL COMPROMETE TERCIO DISTAL CARA EXTERNA DE BRAZO DERECHO Y TERCIO PROXIMAL CARA EXTERNA DE ANTEBRAZO DERECHO, SIN LIMITACION FUNCIONAL*” se concluyó que se trató de una lesión contundente que le generó “Incapacidad médico legal DEFINITIVA SESENTA (60) DIAS, SECUELAS MEDICO LEGALES: Deformidad física que afecta el cuerpo de carácter permanente”.⁵ Y dictaminó la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Bogotá-Cundinamarca, para la víctima una pérdida de capacidad laboral del 7.40%⁶.

Estableciéndose entonces de esta prueba documental la ocurrencia del accidente y el daño que del mismo se derivó en la humanidad del pasajero de la moto que colisionó con la camioneta.

2.3. Volviendo a la doctrina jurisprudencial en cita, en el ejercicio de actividades peligrosas como la conducción de automotores, frente al evento que en su desarrollo produce un daño, se presume que quien la ejecuta es responsable a título de culpa presunta y se releva a las víctimas

³ Fl. 01 Expediente Carpeta digital 01

⁴ Fl. 23 Fotos fiscalía Carpeta digital 01

⁵ Fl. 12 pagina 83 y 84 Carpeta digital 01

⁶ Fl. 12 pagina 131 Carpeta digital 01

de la carga de probar su responsabilidad, pues ella se traslada a quien ocasionó el detrimento que sólo puede exonerarse acreditando que el suceso que se le atribuye aconteció por una causa extraña, como culpa o hecho exclusivo de la víctima, fuerza mayor o caso fortuito, o por el hecho de un tercero, supuestos con aptitud para romper el nexo causal, que en últimas equivale a afirmar que el hecho que le es atribuido no constituye la causa jurídica del daño.

En el caso, no hay discusión, el accidente de tránsito ocurrió y fue la causa física de las lesiones padecidas por la víctima, pero discrepan las partes en quien es el responsable de su ocurrencia, la actora se la endilga al conductor de la camioneta y su propietaria, mientras aquellos aducen que debe atribuírsele a la intervención del conductor de la motocicleta en que se desplazaba el lesionado, versión que apoya la Aseguradora Solidaria llamada en garantía.

El Juez acogió esa segunda lectura, consideró probada la excepción eximente de responsabilidad, dio por acreditado que fue el conductor de la motocicleta, en la que se desplazaba como parrillero la víctima, quien por su imprudencia al no respetar las señales de tránsito, no parar ni disminuir la velocidad cuando las condiciones del tráfico así lo exigían y adelantar cuando no podía hacerlo, invadiendo el carril contrario por donde transitaban más vehículos a alta velocidad, chocó contra la camioneta y generó con ello que su parrillero cayese de su moto y se lesionara la rodilla y el brazo derecho.

Que, configuró su actuar un hecho de un tercero responsable único del siniestro y declaró prospero ese medio de defensa, conclusión que derivó de la apreciación de los medios incorporados, informe del accidente del agente de tránsito, el croquis, las fotografías y la videograbación.

2.4. La Sala comparte la valoración probatoria efectuada por el a-quo, considera que a partir del croquis elaborado por la policía de tránsito y transporte de Fusagasugá, el levantamiento de plano reconstructivo, informe de policía judicial y fotográfico que hiciera el agente de tránsito dando cuenta de las condiciones de la vía, visibilidad y señalización, el lugar en donde ocurre el impacto, el punto con el que la motocicleta golpea al automóvil y en el que la motocicleta se afecta, la versión del conductor de la camioneta, el interrogatorio del actor y acompañante en el vehículo No. 2, y los videos que registran los momentos que son antecedentes, concomitantes y posteriores a la ocurrencia del siniestro; sí permiten deducir que hubo el rompimiento del nexo causal de la culpa presunta de los demandados conductor y dueño del automotor, que se configura en la consumación del evento dañino la alegada culpa de un tercero.

En efecto, la versión del conductor demandado sobre la forma como ocurrió el hecho armoniza con las conclusiones que se extraen de las demás pruebas, principalmente con lo que se observa en los videos aportados por la parte demandada no controvertidos por la actora.

Narró **José Lisandro Saiz Garzón**, que el accidente ocurrió un sábado, como a las doce pasadas, que él salía en la camioneta de placa CIB 107 de la empresa Dismafusa, que queda sobre la vía, que iba saliendo con todas las precauciones para pasar, “varios carros pasaron y ya se detuvo bastante retirado un vehículo y unas motocicletas y en esas un carro que iba bajando, recuerdo también que era mediodía y en esas, pues la moto se impactó contra la camioneta, el tipo que iba manejando la moto, pues no, ni frenó ni nada, se estrelló contra la camioneta”. De los ocupantes de la motocicleta sabe que “el que iba de pato, cómo se dice, tuvo una herida en la pierna, si recuerdo del muchacho que iba manejando la moto, que no, no le pasó nada”. la moto se desplazaba bastante rápido como a unos 80 o 70 km/h, la camioneta si iba muy lento “o sea, medio se movía”, todo ocurrió en instantes “Yo miro hacia abajo, el carro para a darme vía, las dos motos también. Miro hacia arriba el carro para a darme vía y vuelvo a mirar hacia abajo cuando sentí fue el estrujón, pues ya se había estrellado o sea fue en segundos”. En el momento del accidente pretendía atravesar la calle para bajar, “y pues como ahí, en esa vía no hay señalización, no hay rompoy, que diga tengo que ir a coger el rompoy para coger la vía bajando, sino que se tiene que atravesar, sea como sea, para subir, para bajar, para lo que sea”, que el accidente ocurrió tal y como aparece en el registro fílmico que se le puso de presente.

Versión que en parte coincide con la del demandante **Wilson Antonio Mora Garzón**, pasajero de la motocicleta, quien narra que el 16 de abril de 2016, sobre las 12:10, 12:15 iban subiendo con su compañero Aldemar Mendoza quien conducía la motocicleta, se dirigían al centro de Fusagasugá cuando de repente una camioneta les invadió el carril y chocaron, él alcanzó a ver el vehículo cuando venían como dos metros atrás y si bien sostiene que salió “de un momento a otro y nos llevó por delante” y que su compañero iba a una velocidad no mayor a 40 km/h., sí coincide con el anterior deponente al indicar que, previo al choque 3 o 4 metros atrás, adelantaron por la izquierda “como una buseta (...) o sea, nosotros subíamos y la buseta paró y nosotros seguimos derecho por la vía” También recordó que la vía “siempre mantiene congestionada”, era de dos carriles, los vehículos “unos subían y otros bajaban”, y al ponérsele de presente los videos del accidente que obran en el expediente, manifestó no reconocerlos porque “ahí salió un video de una moto que va como a más de 100, nosotros veníamos a 40 por mucho”.

Debe aclararse que el video fue aportado con la contestación de la demanda por el extremo demandado pues al ocurrir el hecho frente a una de sus sedes obtuvo las grabaciones y fueron ellas incorporadas como prueba, sin ser tachadas ni desconocidas por el extremo pasivo, quien dicho sea de paso, se duele de lo grabado porque considera que fue ese el único medio de convicción que se tuvo en cuenta para dar por acreditada la culpa del tercero y la exoneración de la parte pasiva, pero que no discute la grabación, no aduce que sea espuria o que no corresponda a la realidad de los hechos en ella registrados.

Ahora bien, del croquis⁷ del accidente deja ver que el impacto se presenta sobre la línea amarilla segmentada que divide los dos carriles, se dibuja en él la trayectoria de los dos vehículos previo al choque, mostrando que la motocicleta transitaba sobre la línea amarilla segmentada, sentido occidente-oriente y la camioneta atravesaba el carril derecho sentido sur-norte, la ubicación final de la camioneta luego del suceso, en punto de la línea amarilla sin cruzarla, no así la de la motocicleta porque se movió del lugar donde quedó; y en su acápite 8.9, que el lugar de impacto en la camioneta fue “en costado izquierdo, tercio anterior”, y en la motocicleta “la defensa torcida”.

En las cuatro fotografías se muestra la ubicación de la camioneta Luv al momento del accidente, son tomas realizadas de varios ángulos, que dejan observar que el vehículo aún no había cruzado el otro carril, como también lo diagrama en el croquis levantado.

En el informe de policía judicial el agente de tránsito Carlos Alberto Ortigón da cuenta que “vehículo motocicleta se desplazaba por la calle 25 (vía Panamericana) en sentido occidente-oriente, momento en que la camioneta va saliendo del establecimiento comercial DISMAFUSA Y CIA LTDA, con el fin de cruzar la vía, en sentido sur-norte, los vehículos que circulan por el sector le seden el paso a la camioneta para que cruce, es en este momento en que se presenta la colisión ya que la motocicleta venía adelantando por la izquierda a los demás vehículos, el impacto se presenta en la mitad de la calzada sobre la línea amarilla segmentada”⁸.

Muy relevantes resultan los dos videos que grabaron la ocurrencia del accidente desde dos cámaras opuestas, dejan ver que la camioneta Luv de placa CIB 107 sale del establecimiento de comercio sentido sur-norte para atravesar el primer carril y caer en el segundo. La vía de dos carriles divididos por una línea amarilla segmentada, el carro al intentar salir se detiene para que dos vehículos pasen y muy despacio emprende la marcha, al inició y previo a adentrarse en el primer carril, pasan por el frente dos busetas que ya avanzaban por ese espacio, espera que estas pasen, muy despacio, permite ser visualizado por los demás vehículos que se aproximan a una distancia considerable y estos disminuyen la velocidad, más exactamente una camioneta de color blanco se observa a lo lejos frenando la marcha y dos motocicletas, al parar estos automotores que son los únicos que inicialmente llevan la prelación de esa vía, le ceden el paso a la camioneta, es decir, le dan libre vía para que continúe desplazándose, logra hacerlo a tal punto que su trompa

⁷ Fl.01 Carpeta 01 Primera Instancia

⁸ Fl. 01 Expediente Carpeta digital 01

llega a la línea amarilla segmentada que divide los dos carriles, pausadamente para solicitar ahora autorización de los vehículos que transitan por el otro carril al que se va a incorporar.

Cuando en la escena aparece desplazándose a alta velocidad por el costado izquierdo de los vehículos detenidos la motocicleta con acompañante, que no obstante estar detenidos un carro y dos motocicletas en el carril por el que transita, no disminuye la velocidad ni detiene su marcha y en zigzag sobre la línea amarilla supera a los vehículos parados y aun cuando desde la distancia en que se detuvieron los demás rodantes ya podía avistar la camioneta que atravesaba la vía, continua la marcha y por la línea amarilla se encuentra con la camioneta contra la que impacta.

Sobre estos medio de prueba podría construirse una descripción de la trayectoria y comportamiento de los dos automotores involucrados en el accidente de tránsito, previo al impacto así:

El vehículo Nro. 01 como se identificó la camioneta de propiedad de los demandados, salió muy despacio del establecimiento Dismafusa ubicado al costado derecho de la vía. Encontrándose ya en disposición para iniciar la marcha, espero que los vehículos que ya rodaban al frente suyo pasaran. Una vez constata que el carril se encuentra libre, porque además tres vehículos, una camioneta y dos motocicletas que metros atrás circulan por ese mismo lado, disminuyen la velocidad y paran para cederle el paso, una de las motocicletas se ubica al lado derecho de la camioneta y la otra en la parte de atrás, atendiendo a ello, con total precaución de manera lenta atraviesa todo el carril hasta la línea amarilla segmentada que divide los dos carriles.

Ese comportamiento muestra el respetó por la prelación de la vía y las normas viales que debían atenderse para ese preciso evento. Nótese que el conductor No. 01 prevalido de la autorización que le otorgaba el artículo 66 del Código Nacional de Tránsito⁹, esto es, hacer el cruce pero tomando las precauciones debidas, como por ejemplo detenerse previo al inicio de la maniobra, como en efecto lo hizo, e iniciar la marcha cuando le correspondiera, lo que también atendió, porque espero a que le cedieran el paso, llegó sin inconveniente hasta el límite del carril a espera de la autorización para continuar el paso por el otro extremo.

Paso que la señalización vial –línea amarilla segmentada-, le permitía, porque así lo prevé el manual de señalización vial adoptado mediante Resolución No. 0001885 del 17 de junio de 2015 del Ministerio de Transportes de Colombia, “estas líneas pueden ser traspasadas y se emplean donde las características geométricas de la vía permiten el adelantamiento y los giros hacia la izquierda”.

El vehículo No. 02 motocicleta, viene detrás de los vehículos que paran en la vía, esto es, las dos motocicletas y una camioneta, los adelanta por su costado izquierdo a alta velocidad, invadiendo el carril contrario cuando por allí transitaban más vehículos, percatándose de la presencia del vehículo 01 continua la marcha por la línea segmentada amarilla y sin disminuir la velocidad, ni frenar, lo choca.

El actuar del motociclista muestra su inobservancia de las normas y reglas de tránsito, en primer lugar y como venía detrás de los vehículos que disminuyeron y pararon en el carril derecho le correspondía frenar o bajar la velocidad para constatar el motivo de ese proceder en los otros agentes viales, pues el sentido común y el deber de cuidado le imponían constatar que no existían obstáculos para continuar la marcha, es esa la razón por la que el Código Nacional de Tránsito impone en el **artículo 108**¹⁰, una separación entre vehículos de mínimo 10 metros, a efectos de poder sortear los obstáculos que se presenten, como en el caso ocurría.

⁹ “GIROS EN CRUCE DE INTERSECCIÓN. El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda”.

¹⁰ “SEPARACIÓN ENTRE VEHÍCULOS. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una e alzada, será de acuerdo con la velocidad. Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros. Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros. Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros. Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique. En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede”.

Pero desacatando esa disposición continuó la marcha y adelantó los vehículos que detuvieron su marcha a alta velocidad y como aquellos ocupaban totalmente el carril, invadió el contrario sin constatar que la maniobra ofrecía peligro, como lo impone el **artículo 73¹¹**, norma que claramente transgredió, porque por ese carril continuaban circulando más vehículos, además no tuvo en cuenta que tratándose ese sector de una zona urbana comercial con alta concentración de personas, la velocidad que podía desarrollar no podía superar los 30 km/h, así lo impone el artículo **74 ibidem¹²**, pues tendiendo a la versión del parrillero y lo que se logra ver en el video, ese límite de velocidad fue ampliamente superado, además adelantaba por la línea amarilla discontinua divisoria de los carriles, no autorizada para ello, pues por su función informativa deben permanecer visibles en todo momento, además por su tamaño difícilmente permitía el paso sin riesgo, no solo para el conductor de la motocicleta, sino también para los vehículos que de uno y otro lado transitaban.

Sin embargo en osada y desafiante actitud, ante el peligro que representaban esas condiciones viales, continuó la marcha hasta impactar con la camioneta, lo que traduce en otra transgresión normativa de tránsito, la regla que le imponía ocupar un carril en la vía **artículo 96¹³** de la misma normativa.

Son estos razonamientos que desde el análisis de esos elementos de juicio referidos, le llevan a la Sala a considerar que se descarta una de las hipótesis que el agente de tránsito consignó en el informe del accidente, que atribuía al conductor de la camioneta de la empresa demandada la responsabilidad en el accidente por no respetar la prelación de la vía.

Pues si se observa en el mismo informe de los hechos se deja consignado que *“vehículo motocicleta se desplazaba por la calle 25 (vía Panamericana) en sentido occidente-oriente, momento en que la camioneta va saliendo del establecimiento comercial DISMAFUSA Y CIA LTDA, con el fin de cruzar la vía, en sentido sur-norte, los vehículos que circulan por el sector le seden el paso a la camioneta para que cruce, es en este momento en que se presenta la colisión ya que la motocicleta venía adelantando por la izquierda a los demás vehículos, el impacto se presenta en la mitad de la calzada sobre la línea amarilla segmentada”¹⁴*, relato que describe lo que se demuestra que en efecto ocurrió, que los carros que circulan por esa calzada cedieron la prelación de la vía para permitir su desplazamiento por ella a la camioneta, y hace que se torne inexacta la hipótesis de que el conductor de la camioneta no respetó al prelación de la vía, pues aunque esta prelación existía, para el momento mismo de la ocurrencia del siniestro, los otros actores del tránsito cedieron su paso al detener su marcha, de donde se desprende que no hubo responsabilidad en los demandados, que se rompe el nexo causal que se la atribuía, pues no fue el proceder del conductor de la camioneta Luv CIB 107 el causante del daño, sino el hecho del tercero conductor de la motocicleta.

El lugar en donde se registra el impacto en la camioneta “costado izquierdo, tercio anterior, guarda fango, capo y bomper aboyados, dirección rota”, y el resultado del impacto de la motocicleta su “defensa torcida”, permite ver, que fue el vehículo No 02 el que impactó al Nro. 01 dañando por ese costado la dirección, la parte del bomper y guardabarros; que el conductor de la motocicleta, abusando de su fácil desplazamiento y por la velocidad alcanzada, quiso avanzar tratando de sortear todos los obstáculos que se le presentaban en la vía con resultado adverso, en tanto chocó y causó varios daños en la humanidad de su acompañante.

Por ello, se puede concluir que no obstante que el choque de la motocicleta se da con la camioneta del extremo demandado, la causa de las lesiones del pasajero Wilson Antonio Mora Garzón, no es atribuible a los demandados dueño de la camioneta y conductor de la misma, sino exclusivamente al tercero conductor de la motocicleta, que con su actuar se expuso él y expuso a su acompañante o parrillero a sufrir esas lesiones, conduciendo su motocicleta a alta velocidad,

¹¹ PROHIBICIONES ESPECIALES PARA ADELANTAR OTRO VEHÍCULO. No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos: (...) En general, cuando la maniobra ofrezca peligro.

¹² “REDUCCIÓN DE VELOCIDAD. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos: En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales”.

¹³ “Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas: 1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código. (...)”

¹⁴ Fl. 01 Expediente Carpeta digital 01

sobre la línea divisoria de la vía, sin disminuirla o detenerse cuando las condiciones del tránsito y el comportamiento de otros agentes de tránsito en la misma vía así se lo sugerían, comportamiento que permite dar por configurado el eximente de responsabilidad excepcionado y acogido por el a-quo.

2.5. Ahora, en cuanto al reparo por la censura en contra del conductor de la motocicleta Aldemar Mendoza González, claro es que ninguna condena se impuso en su contra, pues no fue él demandado ni era su comportamiento objeto de juicio con propósito sancionatorio.

Pues es cosa diferente que, en orden a establecer los hechos sustento de las pretensiones y excepción invocada, para determinar la causa relevante y exclusiva del daño que se alegaba, se hiciera necesario proceder al análisis de su actuar como sujeto determinante en la ocurrencia del siniestro, y que de la valoración de las pruebas recaudadas se concluyera que en él recaía la responsabilidad en la ocurrencia del accidente, dado su comportamiento en la conducción de la motocicleta en la que se transportaba la víctima para el momento del accidente.

Sin embargo, como no fue él demandado ni convocado al proceso, no obstante la conclusión que las pruebas arrojan, ninguna condena podría acá imponérsele, pero tampoco podría dejarse su actuar por fuera del análisis de la responsabilidad, para buscar por su no convocatoria una causa diferente que explicara la ocurrencia del daño, cuando las pruebas claramente muestran una única verdad de cómo ocurrieron los hechos, de donde se desprende que este reparo del recurrente tampoco resulta atendible.

2.6. Finalmente, en cuanto a la inconformidad que el extremo actor muestra por la condena en costas que se le impuso, basta precisar que como mediante proveído del 4 de julio de 2019 le fue otorgado el beneficio de amparo de pobreza, de acuerdo con el artículo 154 inc. 1º del C.G.P. ello le exonera del pago de costas, por lo que se abre paso el reclamo y se revocará la condena que por tal concepto se le había impuesto, y conlleva que en esta instancia tampoco se le imponga condena en costas.

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cundinamarca, Sala de decisión Civil- Familia, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

RESUELVE

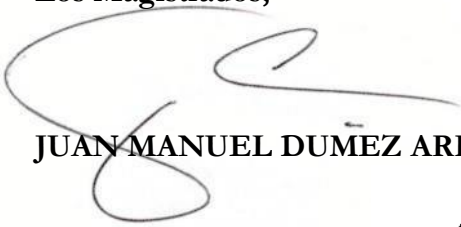
1º. CONFIRMAR, la sentencia proferida el 29 de septiembre de 2022, por el juzgado primero civil del circuito de Fusagasugá, por las razones expuestas.

2º. Modificar el numeral “*Cuarto*” de la sentencia de primera instancia, para en su lugar, **negar** la condena en costas impuesta en contra de la parte actora, en razón a que ese extremo del proceso goza del beneficio de amparo de pobreza. -Art. 154 inciso 1º C.G.P.-.

3º. Sin condena en costas en esta instancia por no aparecer causadas.

Notifíquese y cúmplase,

Los Magistrados,


JUAN MANUEL DUMEZ ARIAS


JAIME LONDOÑO SALAZAR


GERMÁN OCTAVIO RODRÍGUEZ VELÁSQUEZ